



Ninja ZX-12R

Motocicleta

MANUAL DEL PROPIETARIO

ESPAÑOL

Motocicleta **Manual del propietario**

Siempre que vea los símbolos que se muestran a continuación, preste atención a las instrucciones. Siga siempre prácticas seguras de funcionamiento y mantenimiento.



ADVERTENCIA

Este símbolo de advertencia identifica las instrucciones o procedimientos especiales cuyo incumplimiento podría causar heridas graves o la pérdida de la vida.

PRECAUCIÓN

Este símbolo de advertencia identifica las instrucciones o procedimientos especiales cuyo incumplimiento podría dañar o destruir el equipo.

NOTA

○ Este símbolo de nota identifica puntos de interés determinados para un funcionamiento más eficaz y práctico.

AVISO

**ESTE PRODUCTO HA SIDO
FABRICADO PARA UN USO
RAZONABLE Y PRUDENTE POR
UN CONDUCTOR CUALIFICADO
Y SÓLO COMO VEHÍCULO.**

(Sólo modelo australiano)

PROHIBIDA LA MANIPULACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL DE RUIDO

Se advierte a los propietarios que puede prohibirse por ley:

- (a) La extracción o la inutilización por parte de cualquier persona, a no ser que sea con fines de mantenimiento, reparación o sustitución, de cualquier dispositivo o elemento de diseño incorporado en un vehículo nuevo para el control de ruido antes de su venta o entrega al comprador final o mientras se encuentre en uso.
- (b) El uso del vehículo una vez retirado o inutilizado por cualquier persona el dispositivo o elemento de diseño.

PREFACIO

Enhorabuena por la adquisición de una nueva motocicleta Kawasaki. Su nueva motocicleta es el producto de la avanzada ingeniería de Kawasaki, de una serie de pruebas exhaustivas y del esfuerzo continuo por alcanzar una fiabilidad, seguridad y rendimiento superiores.

Antes de conducirla, lea detenidamente este manual del propietario para familiarizarse totalmente con el funcionamiento adecuado de los controles de la motocicleta, sus características, capacidades y limitaciones. Este manual ofrece muchas sugerencias para una conducción segura, pero su fin no es proporcionar todas las técnicas y conocimientos necesarios para conducir la motocicleta de forma segura. Kawasaki recomienda encarecidamente que todos los conductores de este vehículo se inscriban en un programa de formación de conductores de motocicleta para adquirir conciencia sobre los requisitos tanto físicos como psíquicos necesarios para conducir la motocicleta de forma segura.

Para garantizar una larga vida a su motocicleta sin problemas, dedíquela los cuidados y mantenimiento adecuados que se describen en este manual. Aquellos que deseen obtener información más detallada sobre su motocicleta Kawasaki, pueden adquirir un manual de servicio de cualquier distribuidor autorizado de motocicletas Kawasaki. El manual de servicio contiene información detallada sobre desmontaje y mantenimiento. Aquellos que piensen hacer su propio trabajo

deben, como es obvio, ser mecánicos competentes y contar con las herramientas especiales que se describen en el manual de servicio.

Guarde este manual del propietario en su motocicleta en todo momento para poder consultarlo cuando necesite información.

Este manual debe considerarse como un componente permanente de la motocicleta y debe entregarse con la motocicleta en su venta.

Todos los derechos reservados. Ninguna parte de esta publicación puede publicarse sin nuestra autorización previa por escrito.

Esta publicación incluye la información más reciente disponible en el momento de su impresión. No obstante, puede que existan diferencias menores entre el producto real y las ilustraciones, y el texto de este manual.

Todos los productos están sujetos a cambio sin notificación previa u obligación.

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Consumer Products & Machinery Company

ÍNDICE

ESPECIFICACIONES	10	Conmutador de peligro (sólo en el	
UBICACIÓN DE LAS PIEZAS	14	modelo para Malasia):.....	35
INFORMACIÓN GENERAL	17	Regulador de la maneta del freno....	36
Instrumentos de medición	17	Tapón del depósito de combustible..	37
Velocímetro y tacómetro:.....	18	Depósito de combustible.....	38
Medidor digital:	18	Requisitos del combustible:.....	39
Luces de advertencia/indicadores	25	Soporte lateral.....	40
Llave	27	Cerradura de bloqueo del asiento....	41
Conmutador de encendido/bloqueo		Cubierta del asiento	44
de la dirección	31	Cables de sujeción del casco.....	45
Conmutadores del manillar derecho	33	Compartimento de almacenamiento	47
Conmutador de parada del motor:	33	Ganchos de amarre	48
Botón del motor de arranque:.....	33	Toma del filtro de aire.....	49
Conmutadores del manillar		RODAJE.....	50
izquierdo	34	CONDUCCIÓN DE LA	
Conmutador de cambio de luces:.	34	MOTOCICLETA	52
Conmutador de los intermitentes:.	35	Arranque del motor	52
Botón de claxon:.....	35	Arranque mediante puente.....	56
Botón de ráfaga o luz de paso:.....	35	Inicio de la marcha.....	62
		Cambio de marchas	63

Frenado.....	64	Sistema de control del acelerador....	101
Detención del motor	65	Palanca del ralenti	106
Parada de la motocicleta en caso de emergencia.....	66	Sincronización de vaciado del motor	108
Estacionamiento.....	67	Ralenti.....	108
Catalizador	68	Embrague	110
MEDIDAS DE SEGURIDAD	69	Cadena de transmisión	112
Comprobaciones diarias de seguridad	69	Frenos	119
Consideraciones adicionales para el funcionamiento a gran velocidad ..	72	Conmutadores de la luz de freno	125
MANTENIMIENTO Y REGLAJE	74	Horquilla delantera	127
Gráfico de mantenimiento periódico	75	Amortiguadores traseros.....	131
Aceite del motor	82	Ruedas.....	133
Sistema de refrigeración	87	Batería	139
Bujías de encendido	92	Haz del faro delantero.....	148
Holgura de la válvula.....	94	Fusibles.....	151
Sistema de aire limpio de Kawasaki	95	Limpieza de la motocicleta.....	154
Filtro de aire	96	ALMACENAMIENTO	159
		PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL ...	162
		UBICACIÓN DE ETIQUETAS	163

ESPECIFICACIONES

RENDIMIENTO

Potencia máxima	131 kW (178 PS) a 10.500 r/min (rpm)
<MY>	128 kW (174 PS) a 9.500 r/min (rpm)
<HR>	78,2 kW (106,4 PS) a 8.500 r/min (rpm)
Par motor máximo	134 N·m (13,7 kgf·m, 98,8 pies·lb)
	a 7.500 r/min (rpm)
<HR>	111 N·m (11,3 kgf·m, 81,7 pies·lb)
	a 5.000 r/min (rpm)
<MY>	130 N·m (13,3 kgf·m, 95,9 pies·lb)
	a 7.500 r/min (rpm)
Radio de giro mínimo	3 m (118 pulg.)

DIMENSIONES

Longitud total	2.085 mm (82,09 pulg.)
Anchura total	740 mm (29,13 pulg.)
Altura total	1.200 mm (47,24 pulg.)
Distancia entre ejes	1.450 mm (57,09 pulg.)
Altura libre al suelo	120 mm (4,72 pulg.)

Peso en seco 210 kg (463 libras)

MOTOR

Tipo	DOHC, 16 válvulas, 4 cilindros, 4 tiempos, refrigeración líquida
Cilindrada	1.199 cm ³ (73,16 pulg. cúbicas)
Diámetro x carrera	83 x 55,4 mm (3,27 x 2,18 pulg.)
Índice de compresión	12,2 : 1
Sistema de arranque	Motor de arranque eléctrico
Método de numeración de cilindros	De izquierda a derecha, 1-2-3-4
Orden de combustión	1-2-4-3
Sistema de carburación	Sistema digital de inyección de combustible (DFI)
Sistema de encendido	Batería y bobina (encendido transistorizado)
Reglaje del encendido (electrónicamente avanzado)	10° BTDC a 1.000 r/min (rpm)
Bujías de encendido	NGK CR9EKPA
Sistema de lubricación	Lubricación forzada (colector de lubricante en cárter)
Aceite del motor	Tipo: API SE, SF o SG

12 ESPECIFICACIONES

API SH o SJ con JASO MA

SAE 10W-40

Capacidad: 3,6 L

Capacidad de
refrigerante

3,6 L

TRANSMISIÓN

Tipo de transmisión

6 velocidades, engranaje constante, cambio
de velocidades con retorno

Tipo de embrague

Embrague multidisco húmedo

Sistema de transmisión

Cadena de transmisión

Desmultiplicación primaria

1,596 (83/52)

Desmultiplicación final

2,556 (46/18)

Desmultiplicación total

4,215 (velocidad máxima)

Relación de transmisión 1^a

2,429 (34/14)

2^a

1,824 (31/17)

3^a

1,440 (36/25)

4^a

1,250 (30/24)

5^a

1,130 (26/23)

6^a

1,033 (31/30)

CHASIS

Ángulo de inclinación		23,5°
Ancho de vía		98 mm (3,9 pulg.)
Tamaño de neumático:	Del.	120/70ZR17 M/C (58 W) sin cámara
	Tras.	200/50ZR17 M/C (75 W) Tubeless
Tamaño de llanta:	Del.	17 × 3,50
	Tras.	17 × 6,00
Capacidad del depósito de combustible		19 l (5 galones americanos)

EQUIPO ELÉCTRICO

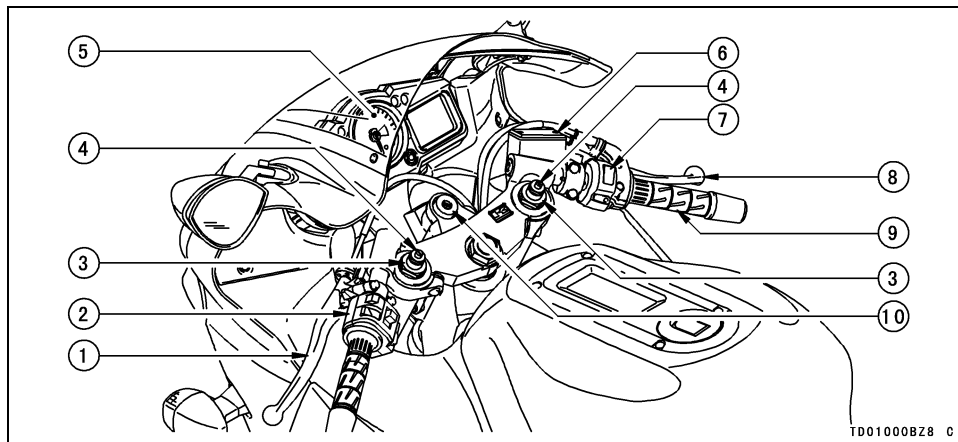
Batería	12 V 12 Ah
Faro delantero	12 V 60/55 W × 2
Luces trasera y de frenos	12 V 5/21 W × 2

(MY): Modelo para Malasia

(HR): Con catalizador monolítico (modelo limitado)

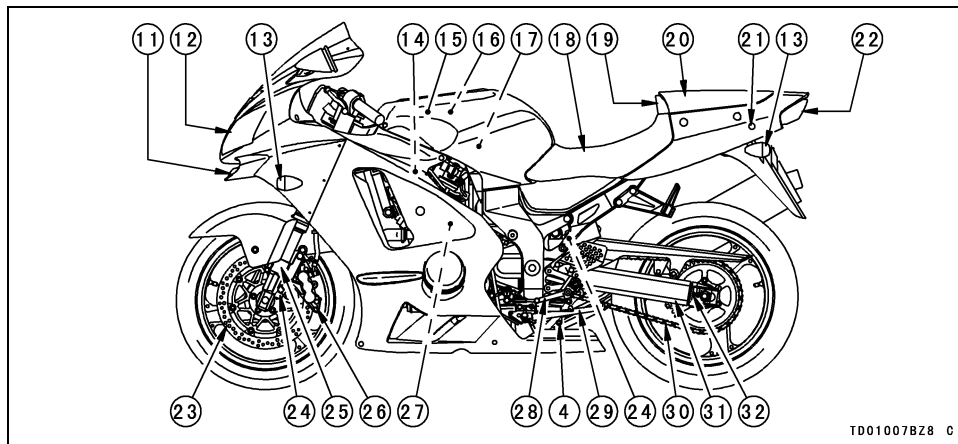
Las especificaciones están sujetas a cambios sin previo aviso y pueden no aplicarse a todos los países.

UBICACIÓN DE LAS PIEZAS



1. Maneta del embrague
2. Conmutadores del manillar izquierdo
3. Regulador de precarga de muelle
4. Regulador de la tensión de amortiguación de rebote
5. Instrumentos de medición

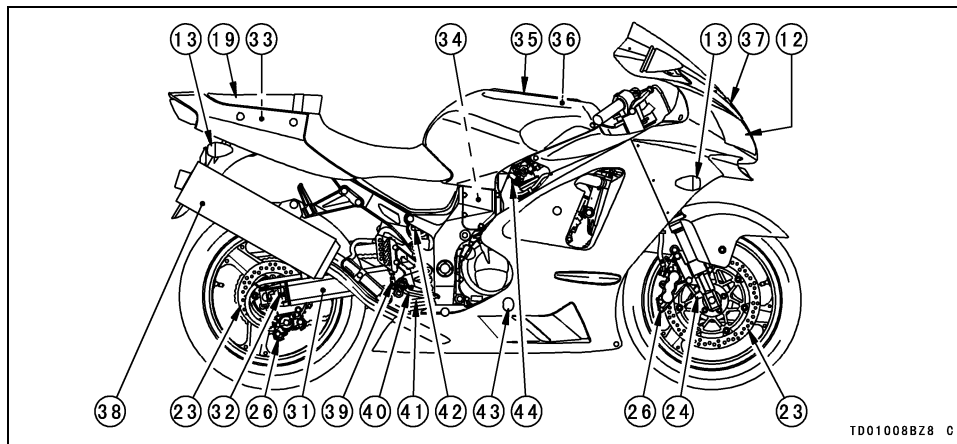
6. Depósito del líquido de frenos (delantero)
7. Conmutadores del manillar derecho
8. Maneta del freno delantero
9. Puño del acelerador
10. Conmutador de encendido/bloqueo de la dirección



TD01007BZ8 C

- | | | |
|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|
| 11. Toma del filtro de aire | 19. Asiento del pasajero | 25. Horquilla delantera |
| 12. Faro delantero | 20. Cubierta del asiento | 26. Pinza del freno |
| 13. Intermitente | 21. Cerradura de bloqueo del asiento | 27. Depósito reserva refrigerante |
| 14. Bujías de encendido | 22. Luces trasera y de frenos | 28. Pedal de cambio |
| 15. Cubierta depósito combustible | 23. Disco de freno | 29. Soporte lateral |
| 16. Depósito de combustible | 24. Regulador de | 30. Cadena de transmisión |
| 17. Filtro de aire | tensión de amortiguación | 31. Brazo oscilante |
| 18. Asiento del conductor | de compresión | 32. Regulador de la cadena |

16 UBICACIÓN DE LAS PIEZAS



TD01008BZ8 C

33. Compartimento de
almacenamiento

34. Batería

35. Tapón del depósito de
combustible

36. Caja de conexiones (fusibles)

37. Luz de ciudad

38. Silenciador de escape

39. Conmutador de la luz del freno
trasero

40. Pedal del freno trasero

41. Amortiguador trasero

42. Depósito del líquido de frenos
(trasero)

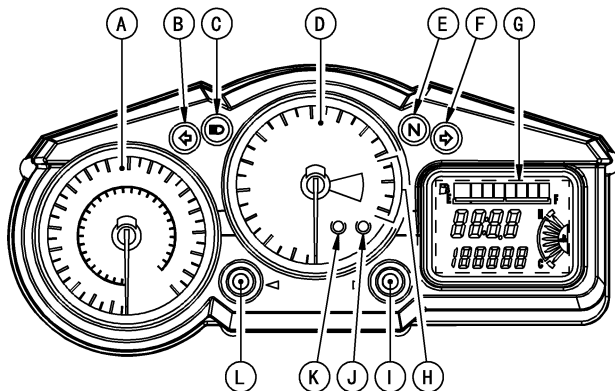
43. Indicador del nivel de aceite

44. Tornillo de ajuste de ralentí

INFORMACIÓN GENERAL

Instrumentos de medición

- A. Velocímetro
- B. Intermitente izquierdo
- C. Indicador de luz larga
- D. Tacómetro
- E. Indicador de punto muerto
- F. Intermitente derecho
- G. Medidor digital
- H. Zona roja
- I. Botón ODO/TRIP B
(Odómetro/med. distancia B)
- J. Indicador de inyección de combustible
- K. Luz de advertencia de presión de aceite
- L. Botón CLOCK/TRIP A
(Reloj/med. distancia A)



18 INFORMACIÓN GENERAL

Velocímetro y tacómetro:

La aguja del velocímetro y el tacómetro apunta al último kilómetro (milla) cuando la llave de contacto se coloca en la posición ON. Con esto se comprueba el funcionamiento de la aguja de los medidores. Si no funciona correctamente, la comprobación la deberá realizar un distribuidor de Kawasaki autorizado.

El velocímetro muestra la velocidad del vehículo.

El tacómetro muestra la velocidad del motor en revoluciones por minuto (r/min, rpm). En la parte derecha del tacómetro se encuentra un área denominada "zona roja". Si las r/min (rpm) del motor alcanzan dicha zona roja, la velocidad del motor se encontrará por encima de la máxima recomendada, así como del intervalo adecuado para un rendimiento óptimo.

PRECAUCIÓN

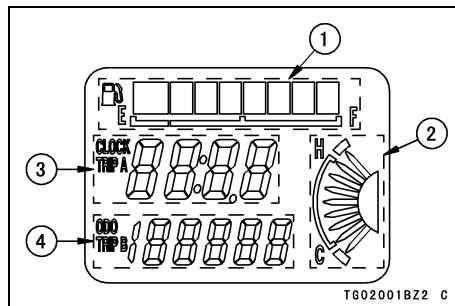
Las r/min (rpm) del motor no deben alcanzar la zona roja; el funcionamiento en la zona roja sobrecargará el motor y puede originar graves daños en el mismo.

Medidor digital:

En el medidor digital se encuentra una pantalla LCD (pantalla de cristal líquido) con el indicador de gasolina, el indicador de temperatura del refrigerante, el reloj/medidor de distancia A y el odómetro/medidor de distancia B. Cuando se pulsa el botón ODO/TRIP B, la pantalla cambia entre el odómetro y el medidor de distancia B. Cuando se pulsa el botón CLOCK/TRIP A, la pantalla cambia entre el reloj y el medidor de distancia A. Cuando la llave de contacto se

gira a la posición ON, aparecen todos los segmentos de la pantalla LCD; a continuación, el reloj y los medidores funcionan con normalidad según el modo seleccionado.

Medidor digital

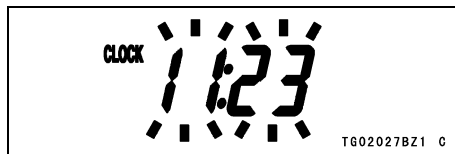


1. Indicador de gasolina
2. Indicador de temperatura del refrigerante
3. Reloj/medidor de distancia A
4. Odómetro/medidor de distancia B

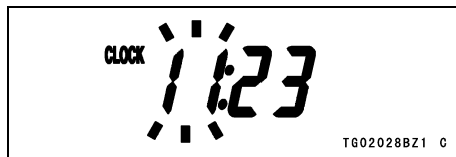
Reloj:

Para ajustar horas y minutos:

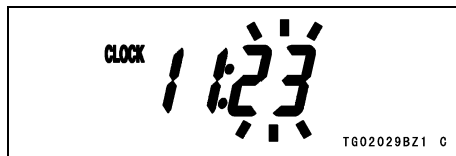
1. Gire la llave de contacto a la posición ON.
2. Pulse el botón CLOCK/TRIP A para ver el reloj.
3. Debe mantenerlo pulsado durante más de dos segundos. Los indicadores de horas y minutos comenzarán a parpadear.



4. Pulse de nuevo el botón CLOCK/TRIP A, sólo parpadeará el indicador de horas. Pulse el botón ODO/TRIP B para cambiar la hora.



5. Pulse el botón CLOCK/TRIP A. El indicador de horas dejará de parpadear y el de minutos comenzará a hacerlo. Pulse el botón ODO/TRIP B para cambiar los minutos.



6. Pulse el botón CLOCK/TRIP A. Los indicadores de horas y minutos comenzarán a parpadear de nuevo.
7. Pulse el botón ODO/TRIP B. La pantalla dejará de parpadear y comenzará a funcionar el reloj.

NOTA

- Cuando se pulsa el botón ODO/TRIP B brevemente, se incrementan la hora y los minutos de forma gradual. Si se mantiene pulsado el botón, las horas y los minutos avanzan de forma continua.
- El reloj funciona normalmente incluso si la llave de contacto se encuentra en la posición de apagado gracias a la energía auxiliar.
- Cuando se desconecta la batería, el reloj se reinicia a la 1:00 y empieza a funcionar de nuevo cuando se conecta la batería.

Odómetro:

El odómetro muestra la distancia total en kilómetros (millas en la versión para el Reino Unido) que ha recorrido el vehículo. Este medidor no puede reiniciarse.



NOTA

- *La información se mantiene aunque se desconecte la batería.*
- *Cuando la cifra alcanza 199999, se detiene y no avanza más.*

Medidores de distancia:

Los medidores de distancia muestran la distancia en kilómetros (millas en la versión para el Reino Unido) recorrida desde que se pusieron a cero por última vez.

TRIP A: 0.0 ~a 999.9

TRIP B: 0 ~a 9999

Para reiniciar un medidor de distancia:

1. Pulse el botón CLOCK/TRIP A u ODO/TRIP B para ver el medidor de distancia A o B.
2. Mantenga pulsado el botón CLOCK/TRIP A u ODO/TRIP B.
3. Transcurridos dos segundos, la cifra que aparece es 0.0 o 0 y comienza a contar cuando el vehículo se pone en funcionamiento. El medidor cuenta la distancia hasta la próxima vez que se reinicie.

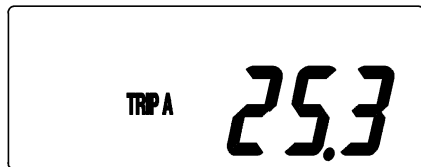
NOTA

- *La información se mantiene gracias a la energía auxiliar si la llave de contacto se gira a la posición de apagado .*
- *Si el medidor de distancia se reinicia cuando el vehículo está detenido, comenzará a contar tan pronto como éste empiece a moverse.*
- *Si la cifra llega a 999.9 (TRIP A) o 9999 (TRIP B) cuando el vehículo*

22 INFORMACIÓN GENERAL

está en marcha, se pone en 0.0 ó 0 y comienza a contar de nuevo.

- *Cuando se desconecta la batería, la pantalla del medidor se restablece a 0.0 o 0.*



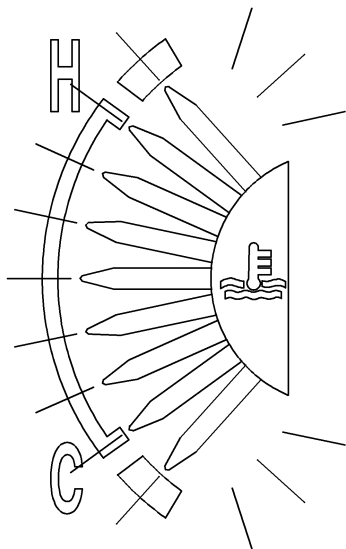
Indicador de temperatura de refrigerante:

El indicador de temperatura del refrigerante muestra la temperatura del refrigerante.

La temperatura del refrigerante se indica con el segmento mostrado entre la C (frío) y la H (caliente). Si la temperatura del refrigerante asciende a más de 124,8 °C (257 °F), aparecen los 9 segmentos y comienzan a parpadear. Esto advierte al conductor de que la temperatura del refrigerante es demasiado alta; detenga el motor y compruebe el nivel del refrigerante del depósito de reserva una vez que el motor se haya enfriado.

PRECAUCIÓN

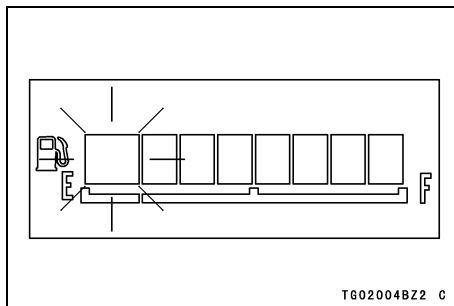
Detenga el motor si parpadear todos los segmentos; un funcionamiento prolongado del motor en estas condiciones provocará daños graves por recalentamiento.



Indicador de combustible

El combustible que queda en el depósito de combustible se indica mediante el número de segmentos mostrados. Cuando el depósito de combustible está lleno, aparecen todos los segmentos. Conforme baja el nivel del depósito, los segmentos desaparecen uno a uno de F (lleno) a E (vacío). Cuando sólo aparece el segmento del extremo izquierdo, significa que quedan 6 l (1,6 galones americanos) de combustible. Si, además, este segmento parpadea, significa que sólo quedan 4 l (0,8 galones americanos) de combustible.

Reposte cuanto antes si parpadea el segmento del extremo izquierdo del indicador de gasolina.



Luces de advertencia/indicadores

N : Cuando la transmisión se encuentra en punto muerto, se enciende el indicador de punto muerto.

: Cuando el faro delantero está en la posición de luz larga, se enciende el indicador de luz larga.

: Cuando se pulsa el intermitente izquierdo o derecho, parpadea la luz del intermitente correspondiente.

: El indicador LED de presión del aceite se enciende siempre que la presión del aceite es demasiado baja o la llave de contacto se encuentra en la posición ON con el motor apagado y se apaga cuando la presión del aceite del motor es lo suficientemente alta. Consulte el capítulo Mantenimiento y reglaje para obtener información detallada sobre el aceite del motor.

FI : El indicador LED de inyección de combustible (FI) se enciende al girar la llave de contacto a la posición ON y se apaga inmediatamente después de comprobar que el circuito funciona correctamente. El indicador también se enciende cuando hay algún problema en el sistema digital de inyección de combustible (DFI). Si se enciende el indicador, haga que un distribuidor autorizado compruebe el sistema DFI.

(Para modelos equipados con sistema inmovilizador)

Cuando la llave de contacto se gira hasta la posición OFF, el indicador de FI comienza a parpadear, lo que indica que el sistema inmovilizador está activado. Transcurridas 24 horas, el indicador de FI dejará de parpadear, sin embargo el sistema continúa activado.

El indicador de FI parpadea si se utiliza una llave codificada inadecuada o bien si existen problemas de comunicación entre la antena y la propia llave. Sin embargo, si se utiliza la llave codificada adecuada y la comunicación es correcta, el indicador no parpadea.

NOTA

- *El modo de parpadeo del indicador de FI puede activarse o desactivarse. Mantenga pulsados los botones ODO/TRIP A y ODO/TRIP B simultáneamente durante más de dos segundos antes de transcurridos veinte segundos desde la colocación de la llave de encendido en la posición OFF; a partir de este momento, el indicador de FI no parpadeará.*
- *Cuando se conecta la batería, el indicador de FI pasa a estar en modo de parpadeo.*
- *Si el voltaje de la batería es bajo (menos de 12 V), el parpadeo del indicador de FI se detiene automáticamente para evitar una descarga excesiva de la batería.*

Llave

Esta motocicleta dispone de una llave combinada que se utiliza para el conmutador de encendido y el bloqueo de la dirección, la cerradura de bloqueo del asiento y el tapón del depósito de combustible.

(Excepto para los modelos equipados con un sistema inmovilizador)

Su distribuidor de Kawasaki puede facilitarle llaves sin codificar. Solicite al distribuidor las llaves adicionales que necesite. Deberá facilitarle la llave original para que pueda crear las copias.

Sistema inmovilizador (para modelos equipados con un sistema inmovilizador)

Esta motocicleta está equipada con un sistema inmovilizador para

protegerla contra posibles intentos de robo. La motocicleta dispone de una llave maestra con el cabezal rojo y dos llaves de usuario con el cabezal negro. Kawasaki recomienda encarecidamente que no utilice la llave maestra en el uso diario del vehículo. Guarde la llave maestra y la etiqueta en un lugar seguro. Si pierde la llave maestra, no será posible el registro de nuevos códigos para sustituir las llaves de usuario en la unidad electrónica de control. Para realizar llaves de usuario adicionales, lleve el vehículo junto con la llave maestra y todas las llaves de usuario a un concesionario Kawasaki autorizado para que vuelvan a registrarlas. Pueden registrarse hasta cinco llaves de usuario con el sistema inmovilizador.

PRECAUCIÓN

No coloque dos llaves de usuario del sistema inmovilizador en un mismo llavero.

No sumerja la llave en agua.

No exponga la llave a una temperatura excesivamente alta.

No coloque la llave cerca de imanes.

No coloque objetos pesados sobre la llave.

No pule la llave ni altere su forma.

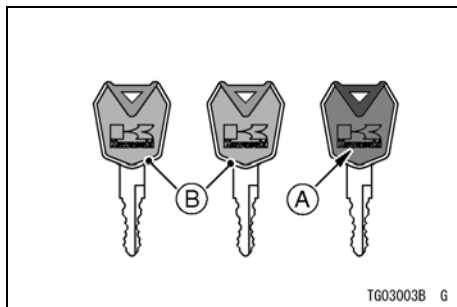
No retire la parte plástica de la llave.

No deje caer la llave ni le aplique corriente.

PRECAUCIÓN

Si pierde una llave de usuario, para impedir la posibilidad de un robo será preciso realizar un nuevo registro de seguridad en su concesionario.

Si se pierde la llave maestra, un concesionario autorizado Kawasaki deberá sustituir la ECU, solicitar una llave maestra nueva y registrar las llaves de usuario.



- A. Llave maestra (roja)**
B. Llaves de usuario (negras)

- **Llave maestra:**
 La llave maestra jamás puede duplicarse.
- **Llaves de usuario:**
 Puede registrar un máximo de 5 llaves de usuario simultáneamente.

Si se utiliza una llave codificada inadecuada o existen problemas de

comunicación entre la ECU y la llave, el motor no arranca y el indicador de FI parpadea.

Para que el motor arranque, debe utilizarse una llave codificada adecuada y la comunicación debe ser correcta.

Cuando la llave de contacto se gira hasta la posición OFF, el indicador de FI comienza a parpadear, lo que indica que el sistema inmovilizador está activado. Transcurridas 24 horas, el indicador de FI dejará de parpadear, sin embargo el sistema continúa activado.

Si se pierde la llave maestra, el registro de nuevas llaves de usuario no será posible. Si se pierden todas las llaves, se debe sustituir la ECU.

NOTA

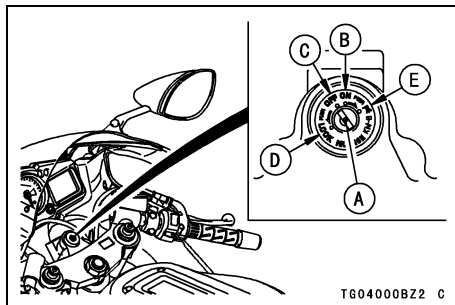
- *El modo de parpadeo del indicador de FI puede activarse o desactivarse. Mantenga pulsados los botones MODE y RESET simultáneamente durante más de dos segundos antes de transcurridos veinte segundos desde la colocación de la llave de encendido en la posición OFF; a partir de este momento, el indicador de FI no parpadeará.*
- *Cuando se conecta la batería, el indicador de FI pasa a estar en modo de parpadeo.*
- *Si el voltaje de la batería es bajo (menos de 12 V), el parpadeo del indicador de FI se detiene automáticamente para evitar una descarga excesiva de la batería.*

Cumplimiento de la directiva de la UE

Este sistema inmovilizador cumple con la directiva de equipos de radio y equipos terminales de telecomunicaciones y reconocimiento mutuo de su compatibilidad.

Conmutador de encendido/bloqueo de la dirección

Se trata de un conmutador de cuatro posiciones accionado por una llave. La llave puede extraerse de la cerradura cuando se encuentra en las posiciones OFF, LOCK o P (estacionada).



- A. Conmutador de encendido/bloqueo de la dirección
- B. Posición ON
- C. Posición OFF
- D. Posición LOCK
- E. Posición P (estacionada)

OFF	Motor apagado. Todos los circuitos eléctricos apagados.
ON	Motor encendido. Puede utilizarse todo el equipo eléctrico.

32 INFORMACIÓN GENERAL

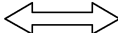
LOCK	Dirección bloqueada. Motor apagado. Todos los circuitos eléctricos apagados.
P (estac.)	Dirección bloqueada. Motor apagado. Luces trasera y de ciudad encendidas. Todos los demás circuitos eléctricos apagados.

NOTA

- Las luces trasera y de ciudad se encienden siempre que la llave se encuentra en la posición ON. El faro delantero se enciende cuando se libera el botón del motor de arranque tras arrancar el motor. Para evitar que la batería se descargue, arranque siempre el motor tras colocar la llave de contacto en ON.

- Si la deja en la posición P (estac.) durante un período de tiempo prolongado (una hora), la batería puede descargarse totalmente.

Para accionar la llave de contacto:

OFF  ON  P (Estac.)



1. Gire el manillar completamente hacia la izquierda.
2. a. Para aparcar coloque la llave en la posición ON y gírela hasta P (Estac.).
b. Para bloquear coloque la llave en la posición OFF y gírela hasta LOCK.

LOCK

TG04001BZ2 C

Conmutadores del manillar derecho

Conmutador de parada del motor:

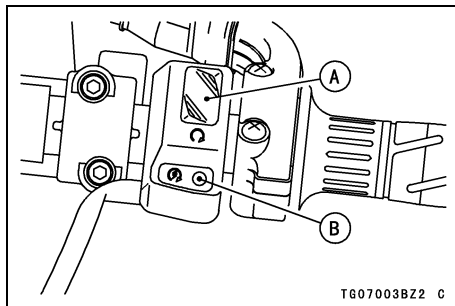
Además del conmutador de encendido, el conmutador de parada del motor debe estar en la posición

☞ para que la motocicleta se ponga en funcionamiento.

El conmutador de parada del motor es para uso de emergencia. Si es necesario detener el motor en caso de emergencia, gire el conmutador de parada del motor a la posición ☒ .

NOTA

○ Aunque el conmutador de parada del motor detiene el motor, no desactiva todos los circuitos eléctricos. Normalmente, debe utilizarse el conmutador de encendido para detener el motor.



A. Conmutador de parada del motor

B. Botón del motor de arranque

Botón del motor de arranque:

El botón del motor de arranque pone en funcionamiento el motor de arranque eléctrico cuando la transmisión se encuentra en punto muerto.

Consulte la sección Arranque del motor en el capítulo "Conducción de la motocicleta" para obtener instrucciones generales.

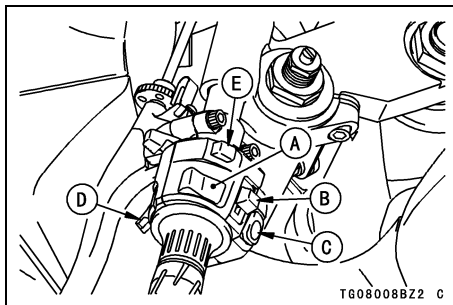
Conmutadores del manillar izquierdo

Conmutador de cambio de luces:

Las luces largas o cortas pueden seleccionarse con el conmutador de cambio de luces. Cuando el faro delantero está en luz de carretera o largas (), el indicador de largas se enciende.

Luz de carretera.....()

Luz de cruce.....()



A. Conmutador de cambio de luces

B. Conmutador de los intermitentes

C. Botón de claxon

D. Botón de ráfaga o luz de paso

E. Conmutador de luces de emergencia

Conmutador de los intermitentes:

Cuando el conmutador de los intermitentes se encuentra a la izquierda () o a la derecha (), se apagan y encienden los intermitentes correspondientes.

Para detener la intermitencia, pulse el conmutador.

Botón de claxon:

Cuando se pulsa este botón, suena el claxon.

Botón de ráfaga o luz de paso:

Cuando se pulsa este botón, las luces largas del faro delantero se encienden para indicar al conductor del vehículo que se encuentre delante que va a adelantarle. La ráfaga o luz de paso se apaga tan pronto como se deja de pulsar el botón.

Conmutador de peligro

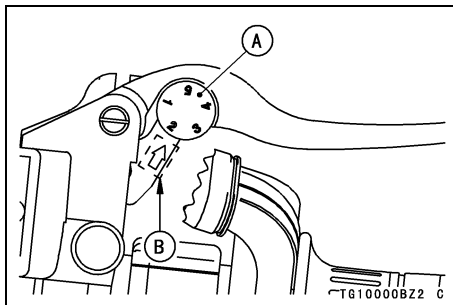
(sólo en el modelo para Malasia):

Si por una emergencia es necesario aparcar en el arcén de la autopista, encienda las luces de emergencia para advertir a los demás conductores de su ubicación.

Pulse el conmutador de peligro con la llave de contacto en la posición ON o P (estac.). Todos los intermitentes y luces indicadoras de señal parpadean.

Regulador de la maneta del freno

Hay un regulador en la maneta del freno. El regulador tiene 5 posiciones, de modo que la posición de la maneta liberada puede ajustarse a las manos del conductor. Presione la maneta hacia adelante y gire el regulador para hacer coincidir el número con la marca del soporte de la maneta. La distancia mínima entre la empuñadura y la maneta es la posición número 5 y la máxima es la posición número 1.



A. Regulador

B. Marca

Tapón del depósito de combustible

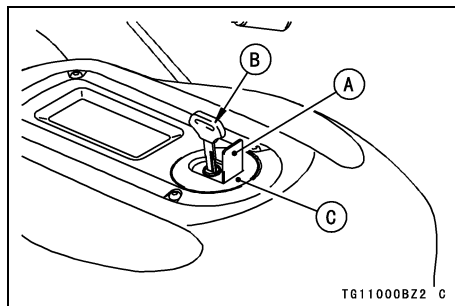
Para abrir el tapón del depósito de combustible, levante primero la tapa del orificio para la llave. Inserte la llave de contacto en el tapón del depósito de combustible y gírela hacia la derecha.

Para cerrar el tapón, empújelo con la llave introducida. La llave puede extraerse girándola hacia la izquierda hasta la posición original.

NOTA

- *El tapón del depósito de combustible no puede cerrarse sin insertar la llave; del mismo modo, la llave no puede extraerse a no ser que el tapón se haya cerrado correctamente.*

- *No haga presión en la llave para cerrar el tapón; si lo hace, no podrá ajustar el tapón correctamente.*

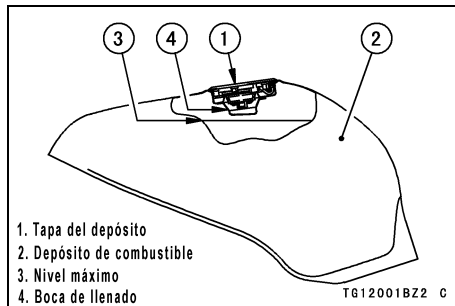


A. Tapa del orificio
para la llave
B. Llave de contacto

C. Tapón del
depósito de
combustible

Depósito de combustible

Evite llenar el depósito bajo la lluvia o cuando se corre el riesgo de que el combustible quede contaminado de polvo debido al viento.



⚠ ADVERTENCIA

La gasolina es extremadamente inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones. Coloque la llave de contacto en la posición OFF. No fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y libre de riesgos de llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con llama de encendido.

Evite que el nivel de combustible del depósito quede por encima de la boca de llenado. Si el depósito se llenara demasiado, el calor podría hacer que el combustible se expandiera y saliera por los orificios del tapón del depósito.

ADVERTENCIA

Una vez que haya repostado, asegúrese de que el tapón del depósito de combustible quede bien cerrado.

Si se derrama gasolina encima del depósito de combustible, límpiela inmediatamente.

Requisitos del combustible:

El motor de esta motocicleta Kawasaki se ha diseñado para utilizar gasolina sin plomo con un octanaje mínimo RON 95.

PRECAUCIÓN

No utilice gasolina con plomo, ya que destruirá el catalizador. (Consulte la sección sobre el “catalizador” en el capítulo “Conducción de la motocicleta”).

Octanaje

El octanaje de la gasolina es una medida de su resistencia a la detonación o explosión. El método utilizado normalmente para describir el octanaje de la gasolina es el número RON (Research Octane Number). Utilice siempre gasolina con un octanaje igual o mayor que RON 95.

NOTA

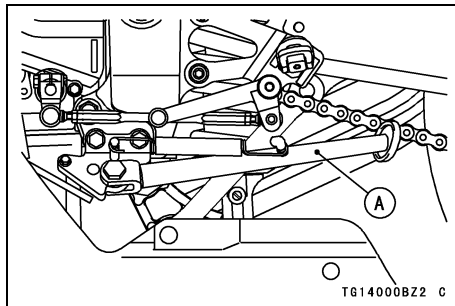
○ Si el motor emite ruidos anormales (“sonidos metálicos”, “golpes”) utilice otra marca de gasolina o un octanaje superior.

PRECAUCIÓN

Utilice gasolina con un octanaje mínimo de 95 únicamente para evitar serios daños en el motor.

Soporte lateral

La motocicleta incluye un soporte lateral.



A. Soporte lateral

NOTA

- Cuando utilice el soporte lateral, gire el manillar hacia la izquierda.

Cuando utilice el soporte lateral, acostúmbrese a subirlo completamente con el pie antes de sentarse en la motocicleta.

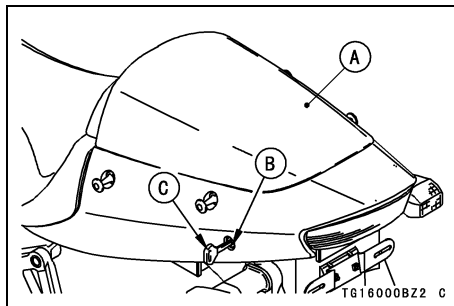
NOTA

- La motocicleta incluye un conmutador para el soporte lateral. Este conmutador se ha diseñado para que el motor no se arranque si la transmisión tiene una marcha engranada y se ha bajado el soporte lateral.

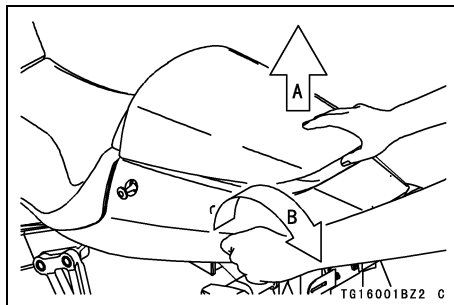
Cerradura de bloqueo del asiento

Extracción del asiento

Para retirar el asiento del pasajero, introduzca la llave de contacto en la cerradura del asiento, gírela a la derecha y tire hacia arriba de la parte posterior del asiento con la llave en dicha posición.



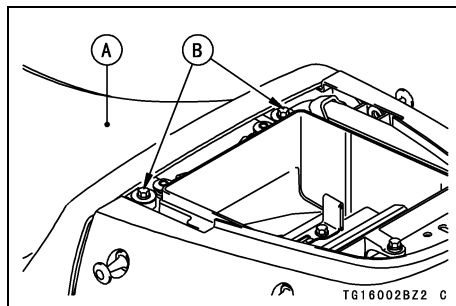
- A. Asiento del pasajero
- B. Cerradura de bloqueo del asiento
- C. Llave de contacto



- A. Tirar hacia arriba
- B. Girar la llave

- Tire del asiento hacia atrás.
- Para retirar el asiento del conductor, quite los tornillos y tire de la parte posterior del asiento hacia arriba y hacia atrás.

42 INFORMACIÓN GENERAL



A. Asiento del conductor

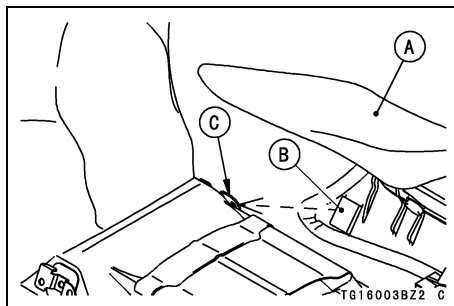
B. Tornillos

Instalación del asiento

Instale los asientos del conductor y del pasajero siguiendo el orden inverso a su extracción.

Asiento del conductor

- Inserte las abrazaderas de ambos lados del depósito de combustible en las ranuras de la parte delantera del asiento del conductor, y el extremo posterior del asiento en el chasis.



A. Asiento del conductor

B. Ranura

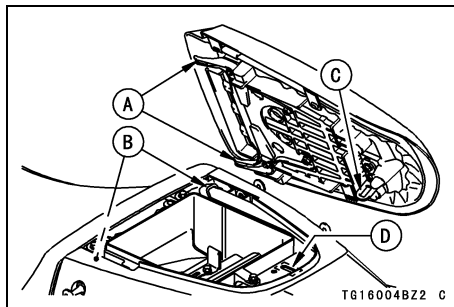
C. Abrazadera (lado derecho del depósito de combustible)

- Apriete los tornillos.

Asiento del pasajero

- Inserte los ganchos izquierdo y derecho de la parte delantera del asiento en los receptáculos izquierdo y derecho del chasis.

- Inserte la abrazadera de la parte posterior del asiento en la ranura del chasis.
- Empuje el asiento hacia abajo.



A. Ganchos
B. Receptáculos

C. Soporte
D. Ranura

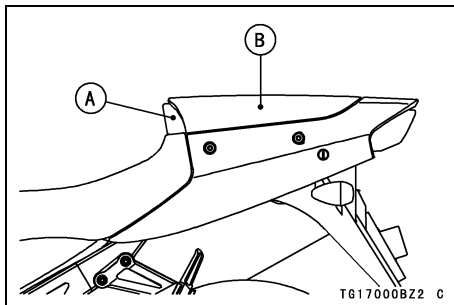
- Tire del extremo posterior del asiento para asegurarse de que haya quedado bien bloqueado.

Cubierta del asiento

La cubierta del asiento del pasajero debe retirarse cuando se lleve a un pasajero o equipaje en esta motocicleta.

PRECAUCIÓN

No lleve al pasajero ni el equipaje sobre la cubierta del asiento del pasajero, puesto que ésta podría deteriorarse.

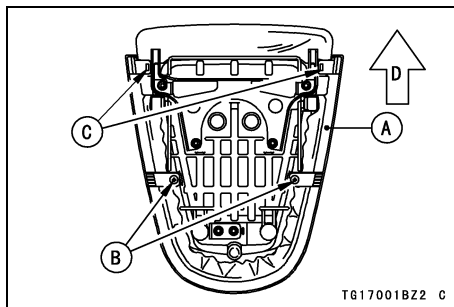


A. Asiento del pasajero

B. Cubierta del asiento del pasajero

Extracción de la cubierta del asiento

- La cubierta del asiento del pasajero puede retirarse quitando los tornillos, desenganchándola del asiento y tirando del asiento hacia la parte delantera.



- A. Cubierta del asiento del pasajero
- B. Tornillo
- C. Gancho
- D. Tirar

Instalación de la cubierta del asiento

- Inserte el asiento en su cubierta.
- Enganche la cubierta al asiento.
- Apriete los tornillos.

Cables de sujeción del casco

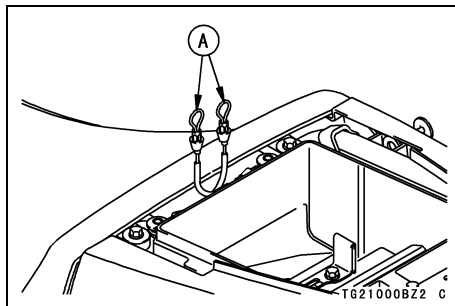
Los cables de sujeción del casco se fijan a la motocicleta con los cables situados debajo del asiento del pasajero.



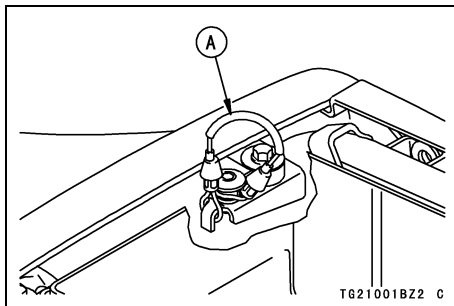
ADVERTENCIA

No conduzca la motocicleta con un casco sujeto a los cables. El casco podría ser la causa de un accidente al distraer al conductor o interferir en el funcionamiento normal del vehículo.

46 INFORMACIÓN GENERAL



A. Cable de sujeción del casco



A. Cable de sujeción del casco

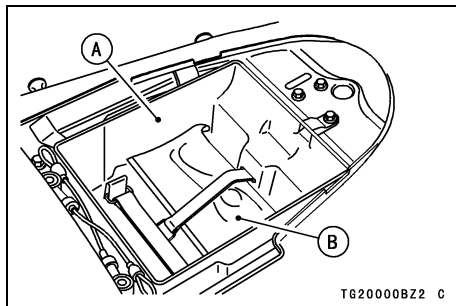
NOTA

○ Los cables de sujeción del casco pueden utilizarse como se muestra en la figura.

Compartimento de almacenamiento

El compartimento de almacenamiento se encuentra debajo del asiento del pasajero.

El kit contiene herramientas que pueden resultar útiles para reparaciones en carretera, ajustes y algunos procedimientos de mantenimiento que se explican en este manual. Guarde el kit de herramientas en esta caja. También puede utilizar el compartimento para guardar el manual del propietario y todos los papeles o documentos que deba llevar en la motocicleta.



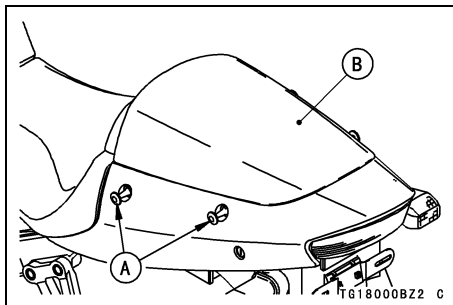
A. Compartimento de almacenamiento
B. Kit de herramientas

Ganchos de amarre

Cuando sujete cargas ligeras al asiento, utilice los ganchos de amarre izquierdo y derecho situados debajo del asiento del pasajero.

PRECAUCIÓN

No lleve al pasajero ni el equipaje sobre la cubierta del asiento del pasajero, puesto que ésta podría deteriorarse.

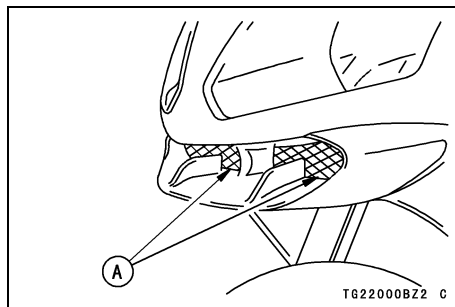


A. Ganchos de amarre

B. Cubierta del asiento del pasajero

Toma del filtro de aire

La toma del filtro de aire permite la entrada de aire en el sistema de combustible. Evite siempre que se obstruya la circulación del aire hacia el filtro. Un filtro de aire obstruido reducirá el rendimiento y aumentará las emisiones de escape.



A. Toma del filtro de aire

RODAJE

Los primeros 1.600 km (1.000 millas) de la motocicleta se denominan período de rodaje. Si la motocicleta no se utiliza con cuidado durante este período, es posible que tras varios miles de kilómetros se estropee.

Durante el período de rodaje, deben tenerse en cuenta las siguientes reglas.

- La tabla muestra la velocidad de motor máxima recomendada durante el período de rodaje.

Distancia recorrida	Velocidad máxima del motor
0 ~ 800 km (0 ~ 500 mi)	4.000 r/min (rpm)
800 ~ 1.600 km (500 ~ 1.000 mi)	6.000 r/min (rpm)

- No comience a desplazarse ni acelere el motor inmediatamente después de arrancarlo, aunque ya se haya calentado. Tenga en funcionamiento el motor durante dos o tres minutos al ralentí para lubricarlo y preparar todas las piezas del motor.
- No acelere el motor mientras la transmisión está en punto muerto.

 ADVERTENCIA

Unos neumáticos nuevos pueden resultar resbaladizos y originar una pérdida de control y daños graves.

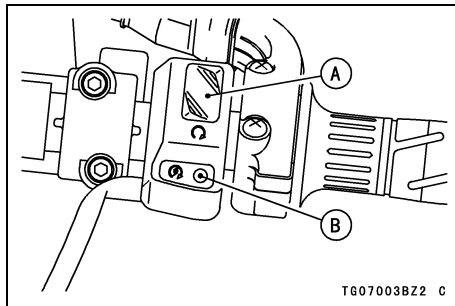
Es necesario un período de rodaje de 160 km (100 millas) para estabilizar la tracción normal de los neumáticos. Durante el período de rodaje, evite el uso excesivo y repentino del acelerador y los frenos, así como los giros en ángulo reducido.

Además de los puntos arriba indicados, a los 1.000 km (600 millas) es especialmente importante que el propietario solicite el primer servicio de mantenimiento a un distribuidor autorizado de Kawasaki.

CONDUCCIÓN DE LA MOTOCICLETA

Arranque del motor

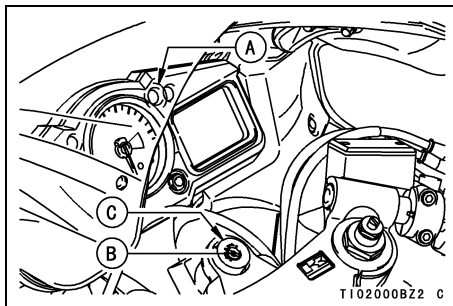
- Compruebe que el conmutador de parada del motor se encuentra en la posición  .



- A. Conmutador de parada del motor
B. Botón del motor de arranque

- Gire la llave de contacto a la posición ON.

- Asegúrese de que la transmisión está en punto muerto.



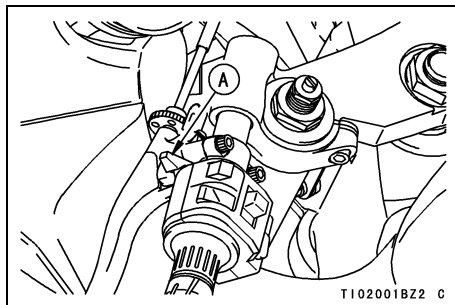
- A. Indicador de punto muerto
B. Conmutador de encendido
C. Posición ON

NOTA

- La motocicleta está equipada con un sensor de caída del vehículo, que hace que el motor se detenga automáticamente cuando cae la motocicleta. Después de poner en pie la motocicleta, primero tiene que poner la llave de contacto en la posición OFF y de nuevo en ON antes de arrancar el motor.
- Si el motor está frío, tire de la palanca del ralentí.

NOTA

- Si el motor ya está caliente o en días calurosos (con 35 °C [95 °F] o más), cierre completamente el acelerador y no utilice el ralentí para arrancar el motor.

**A. Palanca del ralentí**

- Con el acelerador completamente cerrado, pulse el botón de arranque.

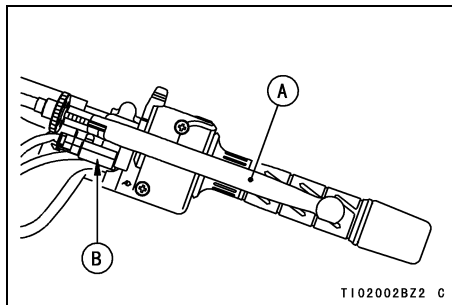
PRECAUCIÓN

No mantenga el motor de arranque en marcha durante más de 5 segundos seguidos; si lo hace, se recalentará y la batería se quedará sin energía temporalmente. Espere 15 segundos entre cada puesta en marcha del motor de arranque para dejar que se enfríe y que la batería se recupere.

NOTA

- Si el motor se ha ahogado, intente arrancarlo con el acelerador completamente abierto.
- La motocicleta incluye un conmutador de bloqueo de motor de arranque. Este conmutador se ha diseñado para que el motor no se

arranque si la transmisión tiene una marcha engranada y se ha bajado el soporte lateral. Sin embargo, el motor se puede arrancar si se utiliza la maneta del embrague y el soporte lateral está totalmente subido.



- A. Maneta del embrague**
- B. Conmutador de bloqueo del motor de arranque**

- Empuje gradualmente la palanca del ralentí hacia atrás, hacia su posición original, de forma que pueda mantenerse la velocidad del motor por debajo de 2.000 r/min (rpm) durante el calentamiento.
- Cuando el motor se haya calentado lo suficiente para funcionar en ralentí sin utilizar la palanca, vuelva a ponerla en su posición original de reposo.

NOTA

- *Si conduce la motocicleta antes de que el motor se caliente, coloque la palanca del ralentí en su posición original tan pronto como empiece a moverse.*

PRECAUCIÓN

No permita que el motor funcione al ralentí más de cinco minutos; de lo contrario, puede recalentarse y dañarse.

Arranque mediante puente

Si la motocicleta se queda “sin batería”, debe quitarla y cargarla. Si no es factible, puede utilizar una batería de arranque de 12 voltios y cables de puente para arrancar el motor.



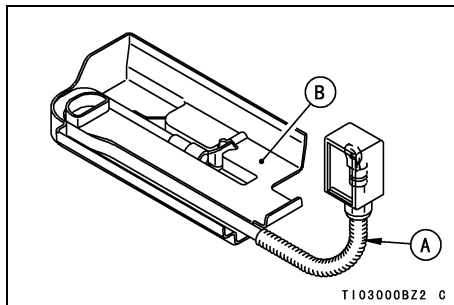
ADVERTENCIA

El ácido de la batería genera gas hidrógeno que es inflamable y puede originar explosiones en determinadas condiciones. Siempre se encuentra en la batería, incluso si está descargada. Mantenga la batería alejada de llamas y chispas (cigarrillos). Protéjase los ojos cuando manipule una batería. En el caso de que el ácido de la batería entre en contacto con la piel, los ojos o la ropa, lave con abundante agua el área afectada durante al menos cinco minutos. Consulte a un médico.

Conexión de los cables de puente

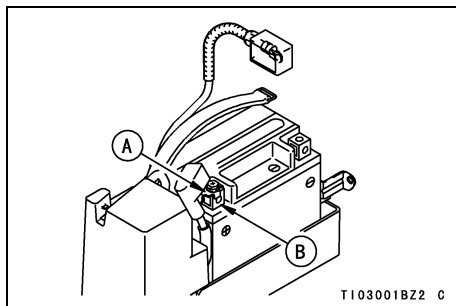
- Retire el asiento y la cubierta del depósito de combustible.

- Asegúrese de que la llave de contacto se encuentra en la posición OFF.
- Retire la batería. (Consulte la sección Batería del capítulo "Mantenimiento y reglaje".)
- Desenganche la banda de goma y retire el cable de arranque en puente de la tapa de la batería.



A. Cable de arranque en puente
B. Tapa de la batería

- Conecte el cable de arranque en puente al terminal positivo (+) de la batería.



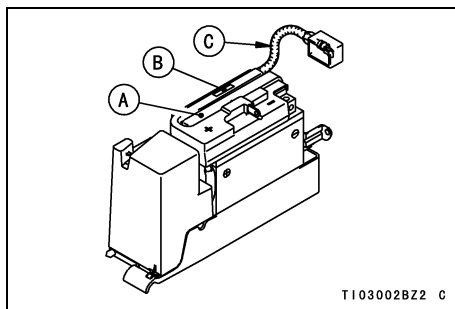
A. Cable de arranque en puente
B. Terminal (+)

NOTA

- Coloque el cable de arranque en puente en el terminal positivo (+) y apriételo bien junto con el cable del terminal positivo (+), utilizando el mismo tornillo.

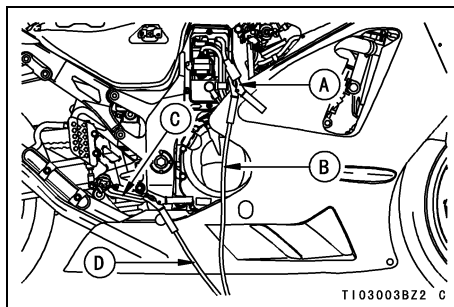
58 CONDUCCIÓN DE LA MOTOCICLETA

- Afloje la tuerca del terminal positivo (+) de la batería para colocar mejor el tornillo.
- Coloque la tapa en la batería como se muestra en la figura y sujétela con la banda de goma.



- A. Banda de goma
- B. Tapa de la batería
- C. Cable de arranque en puente

- Coloque la bandeja junto con la batería en el compartimento correspondiente y deslice el extremo libre del cable de arranque en puente hacia la derecha.
- Conecte el cable del motor de arranque a la bandeja de la batería y apriete la tuerca.
- Conecte el cable negro al terminal (-) y conecte el conector.
- Tire hacia atrás de las fundas del extremo libre del cable de arranque en puente.
- Conecte uno de los cables de puente del terminal positivo (+) de la batería de arranque al extremo libre del cable de arranque en puente que está conectado al terminal positivo (+) de la batería de la motocicleta.



- A. Terminal positivo de la batería de la motocicleta (+)
- B. Desde el terminal positivo (+) de la batería de arranque
- C. Pedal del freno trasero
- D. Desde el terminal negativo (-) de la batería de arranque

- Conecte el otro cable de puente del terminal negativo (-) de la batería de arranque al pedal del freno trasero de la motocicleta. No utilice el terminal negativo (-) de la batería.

⚠ ADVERTENCIA

No realice esta última conexión en el sistema de combustible ni en la batería. Tenga cuidado de no tocar los cables positivo y negativo a la vez, y de no apoyarse sobre la batería cuando efectúe esta última conexión. No realice un puente en una batería congelada. Podría producirse una explosión.

No invierta la polaridad conectando el terminal positivo (+) con el negativo (-); si lo hace, puede producirse una explosión y daños graves en el sistema eléctrico.

- Siga el procedimiento estándar de arranque del motor.

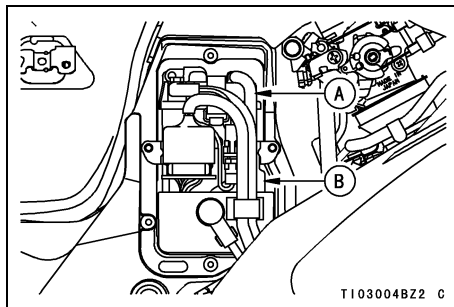
PRECAUCIÓN

No mantenga el motor de arranque en marcha durante más de 5 segundos seguidos; si lo hace, se recalentará y la batería se quedará sin energía temporalmente. Espere 15 segundos entre cada puesta en marcha del motor de arranque para dejar que se enfríe y que la batería se recupere.

- Una vez arrancado el motor, desconecte los cables de puente. En primer lugar, desconecte el cable negativo (–) de la motocicleta.
- Desconecte el cable de arranque en puente cuando la batería esté totalmente cargada o la haya cambiado.

NOTA

- Coloque el cable de arranque en puente en la bandeja de la batería, como se indica en la figura, hasta que lo desconecte de la batería.
- Vuelva a colocar las fundas sobre el extremo libre del cable de arranque en puente.



A. Cable de arranque en puente

B. Fundas

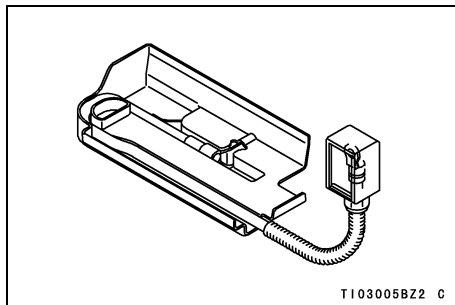
- Inserte la bandeja y la batería en la parte inferior del compartimento de la batería.
- Vuelva a instalar las piezas extraídas.

PRECAUCIÓN

No utilice la motocicleta con el cable de arranque en puente conectado al terminal positivo (+) de la batería durante mucho tiempo.

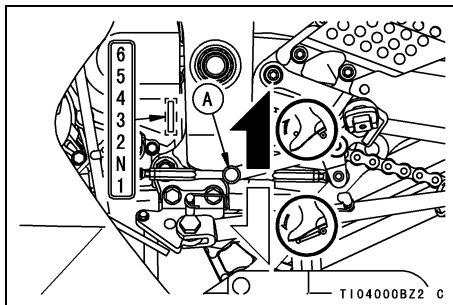
NOTA

- *Guarde el cable de arranque en puente en la tapa de la batería, como se indica en la figura, cuando no lo necesite.*



Inicio de la marcha

- Compruebe que el soporte lateral está levantado.
- Presione la maneta del embrague.
- Cambie a la primera marcha.
- Abra el acelerador ligeramente y vaya soltando la maneta del embrague gradualmente.
- A medida que el embrague comienza a engranar, abra el acelerador un poco más, con lo cual se suministra al motor el combustible suficiente para evitar que se cale.



A. Pedal de cambio

NOTA

- La motocicleta incluye un conmutador para el soporte lateral. Este conmutador se ha diseñado para que el motor no se arranque si la transmisión tiene una marcha engranada y se ha bajado el soporte lateral.

Cambio de marchas

- Cierre el acelerador al mismo tiempo que aprieta la maneta del embrague.
- Cambie a la siguiente marcha superior o inferior.



ADVERTENCIA

Cuando reduzca la marcha, no lo haga a una velocidad demasiado alta para evitar un cambio demasiado brusco de las r/min (rpm) del motor. Esto no sólo puede originar daños en el motor, sino que la rueda trasera puede patinar y provocar un accidente. El cambio a una marcha inferior debe realizarse por debajo de 5.000 r/min (rpm) para cada marcha.

- Abra el acelerador parcialmente mientras suelta la maneta del embrague.

NOTA

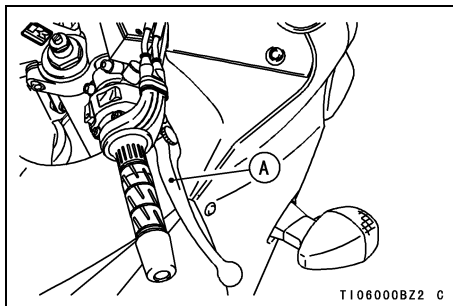
- *La transmisión está equipada con un localizador de punto muerto positivo. Cuando la motocicleta está detenida, la transmisión no puede cambiarse más que a punto muerto desde la primera marcha. Para utilizar el localizador de punto muerto positivo, reduzca a primera y levante el pedal de cambio mientras la motocicleta está detenida. La transmisión sólo cambiará a punto muerto.*

Frenado

- Cierre el acelerador completamente, dejando el embrague accionado (excepto cuando cambie de marcha) de forma que el motor ayude a ir reduciendo la velocidad de la motocicleta.
- Vaya reduciendo marchas progresivamente de modo que esté en primera cuando se detenga por completo.
- Al detenerse, utilice los dos frenos al mismo tiempo. Normalmente debe accionarse algo más el freno delantero que el trasero. Reduzca la marcha o suelte por completo el embrague, lo necesario para evitar que se cale el motor.
- No bloquee nunca los frenos, ya que esto hará que las ruedas patinen.

No es recomendable frenar en las curvas. Reduzca la velocidad antes de llegar a la curva.

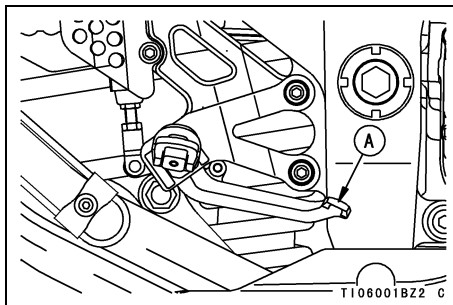
- Para un uso de emergencia de los frenos, no reduzca la marcha y concéntrese en accionar los frenos lo más posible sin patinar.



A. Maneta del freno delantero

PRECAUCIÓN

Para proteger las piezas de control de emisión, no corte el encendido cuando la motocicleta se encuentra en movimiento.



A. Pedal del freno trasero

Detención del motor

- Cierre el acelerador completamente.
- Cambie la transmisión a punto muerto.
- Coloque la llave de contacto en la posición OFF.
- Apoye la motocicleta en una superficie lisa y firme con ayuda del soporte lateral.
- Bloquee la dirección.

NOTA

- La motocicleta está equipada con un sensor de caída del vehículo, que hace que el motor se detenga automáticamente cuando cae la motocicleta. Después de poner en pie la motocicleta, primero tiene que poner la llave de contacto en la posición OFF y de nuevo en ON antes de arrancar el motor.

Parada de la motocicleta en caso de emergencia

La motocicleta Kawasaki ha sido diseñada y fabricada con el fin de ofrecer óptimas condiciones de seguridad y comodidad. No obstante, para sacar el mayor provecho del avanzado diseño y la ingeniería de seguridad de Kawasaki, es indispensable que el propietario y conductor realice las tareas de mantenimiento adecuadas y esté familiarizado completamente con su utilización. Un mantenimiento indebido puede originar una situación de riesgo conocida como fallo de acelerador. Las dos causas más comunes de fallo del acelerador son:

1. Un filtro de aire obstruido o deteriorado puede provocar la

aparición de polvo y suciedad en la carcasa del acelerador y que el acelerador se quede bloqueado en la posición de abertura.

2. Durante la extracción del filtro de aire, puede entrar suciedad y atascar el sistema de inyección de combustible.

En una situación de emergencia como un fallo en el acelerador, el vehículo puede detenerse activando los frenos y desembragando. Una vez iniciado el procedimiento de parada, puede utilizarse el conmutador de parada del motor para este fin. Si se utiliza el conmutador de parada del motor, desactive el conmutador de encendido después de parar la motocicleta.

Estacionamiento

- Cambie la transmisión a punto muerto y gire la llave de contacto a la posición OFF.
- Apoye la motocicleta en una superficie lisa y firme con ayuda del soporte lateral.

PRECAUCIÓN

No aparque en una superficie con una gran inclinación o que sea inestable; de lo contrario, la motocicleta puede volcarse.

- Si aparca dentro de un garaje u otra estructura similar, asegúrese de que está bien ventilado y libre de riesgos de llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con llama de encendido.



ADVERTENCIA

La gasolina es extremadamente inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones.

- Bloquee la dirección para evitar posibles robos.

NOTA

- *Cuando se detenga por la noche en lugares con tráfico, puede dejar encendidas la luz trasera y la luz de ciudad para mayor visibilidad colocando la llave de contacto en la posición P (estac.).*
- *No deje la llave de contacto en esta posición demasiado tiempo, ya que la batería puede descargarse.*

Catalizador

Esta motocicleta incluye un catalizador en el sistema de escape. El platino y el rodio del catalizador reaccionan ante el monóxido de carbono e hidrocarburos tóxicos para convertirlos en dióxido de carbono inofensivo y agua, lo que supone que los gases que emite el tubo de escape son más limpios para la atmósfera.

Para el buen funcionamiento del catalizador, deben tomarse las precauciones siguientes.

- El gas del silenciador de escape y del tubo de escape que emite este modelo de motocicleta está más caliente de lo habitual debido a la reacción química que se produce en el catalizador. Aunque el silenciador de escape está fabricado con un tubo doble para reducir la transferencia de calor, la superficie del silenciador de escape está muy caliente.

- Utilice únicamente gasolina sin plomo. Nunca utilice gasolina con plomo. La gasolina con plomo reduce de forma significativa la capacidad del catalizador.
- No desplace el vehículo con el motor apagado y la llave de contacto o el conmutador de parada del motor en la posición OFF. No intente arrancar el motor haciendo rodar el vehículo si la batería se ha descargado. No ponga en marcha el vehículo si el motor o cualquiera de los cilindros sufre fallos de encendido. En estas condiciones, la mezcla de aire y combustible sin quemar que sale del motor acelera excesivamente la reacción del catalizador produciendo un sobrecalentamiento y originando daños cuando el motor está caliente; también reduce el rendimiento del catalizador cuando el motor está frío.

MEDIDAS DE SEGURIDAD

Comprobaciones diarias de seguridad

Siempre que vaya a conducir la moto, realice las comprobaciones siguientes. El tiempo requerido es mínimo y su realización de forma regular garantiza la seguridad.

Si encuentra cualquier tipo de irregularidad al realizar estas comprobaciones, consulte el capítulo Mantenimiento y reglaje o consulte al distribuidor sobre las acciones requeridas para solucionar el problema y poner la motocicleta a punto para su uso seguro de nuevo.

ADVERTENCIA

El no realizar estas comprobaciones cada vez que se utiliza la motocicleta, puede dar lugar a daños graves o a un accidente.

Combustible El depósito contiene el combustible suficiente, no hay escapes.

Aceite del motor Nivel de aceite entre líneas de nivel.

70 MEDIDAS DE SEGURIDAD

Neumáticos Presión de aire (en frío):

Del.	290 kPa (2,9 kgf/cm ² , 42 psi)
Tras.	290 kPa (2,9 kgf/cm ² , 42 psi)

Instale el tapón de la válvula de aire.

Cadena

de transmisión Holgura 25 ~ 35 mm (1 ~ 1,4 pulg.).

Tuercas, tornillos,
abrazaderas

Compruebe que los componentes de la dirección y suspensión, ejes y todos los controles se encuentran bien ajustados.

Dirección Movimiento suave pero no suelto. Evitar la unión de cables de control.

Frenos Comprobación del desgaste de la pastilla del freno: grosor del revestimiento de más de 1 mm (0,04 pulg.). Sin fugas del líquido de frenos.

Acelerador Recorrido del puño del acelerador 2 ~ 3 mm (0,08 ~ 0,12 pulg.).

Embrague Recorrido de la maneta del embrague 2 ~ 3 mm (0,08 ~ 0,12 pulg.). La maneta del embrague funciona suavemente.

Refrigerante	No hay fugas de refrigerante. Nivel de refrigerante entre líneas de nivel (cuando el motor está frío).
Equipo eléctrico	Todas las luces y el claxon funcionan.
Conmutador de parada del motor	Detiene el motor.
Soporte lateral	Vuelve a su posición original mediante la tensión del muelle. El muelle no está flojo o defectuoso.

Consulte la etiqueta de precaución "Comprobaciones diarias de seguridad" que se encuentra en la parte posterior del asiento del pasajero.

Consideraciones adicionales para el funcionamiento a gran velocidad

Frenos: Hay que hacer hincapié en la importancia de los frenos, especialmente a gran velocidad. Compruebe que están correctamente ajustados y que funcionan debidamente.

Dirección: Una dirección mal ajustada puede originar la pérdida del control. Compruebe que el manillar gira libremente pero sin holgura.

Neumáticos: Cuando se va a gran velocidad, los neumáticos se resienten y es crucial que estén en buen estado para una conducción segura. Examine su estado general, ínfilelos hasta obtener la presión adecuada y compruebe el equilibrado de las ruedas.

Combustible: Disponga del combustible suficiente para el alto consumo que implica el funcionamiento a gran velocidad.

Aceite del motor: Para evitar que el motor se gripe y se pierda el control, asegúrese de que el nivel de aceite se encuentra en la línea de nivel superior.

Refrigerante: Para evitar el recalentamiento, compruebe que el nivel de refrigerante se encuentra en la línea de nivel superior.

Equipo eléctrico: Asegúrese de que el faro delantero, las luces trasera y de frenos, los intermitentes, el claxon, etc., funcionan correctamente.

Varios: Asegúrese de que todas las tuercas y tornillos están apretados y que todas las piezas de seguridad se encuentran en buen estado.

 ADVERTENCIA

Las características de manejo de una motocicleta a gran velocidad pueden variar con respecto a aquéllas con las que está familiarizado a velocidades legales en carretera. No intente conducir a gran velocidad a menos que haya recibido la formación suficiente y tenga la técnica necesaria.

MANTENIMIENTO Y REGLAJE

El mantenimiento y reglaje que se presentan en este capítulo deben realizarse de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico para mantener la motocicleta en buenas condiciones de funcionamiento. **El mantenimiento inicial es especialmente importante y no debe descuidarse.**

Con un conocimiento básico de mecánica y la utilización adecuada de las herramientas, podrá realizar muchas de las tareas de mantenimiento que se describen en este capítulo. Si no dispone de la experiencia necesaria o no confía en su capacidad, todos los reglajes y las tareas de mantenimiento y reparación los deberá realizar un técnico cualificado.

Tenga en cuenta que Kawasaki no asume la responsabilidad de los daños que se puedan derivar de un reglaje incorrecto realizado por el propietario.

Gráfico de mantenimiento periódico

Funcionamiento	El que ocurra primero ↓ Cada	*Lectura de odómetro km × 1.000 (millas × 1.000)							Ver pág.
		1 (0,6)	6 (4)	12 (7,5)	18 (12)	24 (15)	30 (20)	36 (24)	
Sincronización de vaciado K del motor : inspeccionar †				●		●		●	108
Ralentí: comprobar†		●		●		●		●	108
Sistema de control del acelerador: comprobar†		●	●	●	●	●	●	●	101
K Bujía de encendido: limpiar y comprobar abertura†			●	●	●	●	●	●	92

76 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

Funcionamiento	El que ocurra primero ↓ Cada	*Lectura de odómetro km × 1.000 (millas × 1.000)							Ver pág.
		1 (0,6)	6 (4)	12 (7,5)	18 (12)	24 (15)	30 (20)	36 (24)	
K Holgura de la válvula: comprobar†						●			94
K Válvula de aspiración de aire †			●	●	●	●	●	●	95
Filtro del aire: sustituir #					●			●	96
K Manguito del freno, conexiones: comprobar†			●	●	●	●	●	●	—
Conmutador de luz de freno: comprobar†		●	●	●	●	●	●	●	125
Desgaste de las pastillas del freno: comprobar†#			●	●	●	●	●	●	119

Funcionamiento	El que ocurra primero	*Lectura de odómetro km × 1.000 (millas × 1.000)							Ver pág.
	 Cada	1 (0,6)	6 (4)	12 (7,5)	18 (12)	24 (15)	30 (20)	36 (24)	
Nivel del líquido de frenos: comprobar†	mes	●	●	●	●	●	●	●	120
K Líquido de frenos: cambiar	2 años					●			124
Manguitos de combustible, K conexiones: comprobar†			●	●	●	●	●	●	—
Embrague: ajustar†		●	●	●	●	●	●	●	110
K Dirección: comprobar†		●	●	●	●	●	●	●	—
Cadena de transmisión: comprobar†#			●	●	●	●	●	●	112
Desgaste de los rodillos de K la cadena de transmisión: comprobar †#			●	●	●	●	●	●	—

78 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

Funcionamiento	El que ocurra primero ↓ Cada	*Lectura de odómetro km × 1.000 (millas × 1.000)							Ver pág.
		1 (0,6)	6 (4)	12 (7,5)	18 (12)	24 (15)	30 (20)	36 (24)	
Ajuste de tuercas, tornillos y abrazaderas: comprobar†		●		●		●		●	—
Desgaste de neumáticos: comprobar†			●	●	●	●	●	●	136
Cambio de aceite del motor #	6 meses	●	●	●	●	●	●	●	84
K Sustitución del filtro de aceite		●		●		●		●	84
Lubricación general: realizar				●		●		●	—
K Aceite de la horquilla delantera: cambiar	2 años					●			—

Funcionamiento	El que ocurra primero ↓ Cada	*Lectura de odómetro km × 1.000 (millas × 1.000)							Ver pág.
		1 (0,6)	6 (4)	12 (7,5)	18 (12)	24 (15)	30 (20)	36 (24)	
Fugas de aceite en horquilla frontal: comprobar†				●		●		●	—
Fugas de aceite en amortiguador posterior: comprobar†				●		●		●	—
K Pivote del brazo oscilante: lubricar				●		●		●	—
K Refrigerante: cambiar †	2 años					●			91
Manguitos del radiador, conexiones: comprobar†		●							87
K Cojinete del vástago de dirección: lubricar	2 años					●			—

K: Debe realizarlo un distribuidor de Kawasaki autorizado.

*: Para lecturas de odómetro superiores, repita los pasos con el intervalo de frecuencia especificado en este documento.

†: Sustituya, añada, ajuste o apriete, si es necesario.

#: Realice el servicio con más frecuencia en condiciones adversas: polvo, humedad, barro, alta velocidad o arranques y detenciones frecuentes.

Aceite del motor

Para que el motor, la transmisión y el embrague funcionen correctamente, mantenga el aceite del motor en el nivel adecuado, cambie el aceite y sustituya el filtro de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico. Además de las partículas metálicas y de la suciedad que se acumulan en el aceite, éste pierde su cualidad lubricante si se utiliza durante un tiempo prolongado.



ADVERTENCIA

El funcionamiento de la motocicleta con un aceite de motor defectuoso, deteriorado o contaminado dará lugar a un desgaste acelerado y puede bloquear la transmisión o provocar daños o accidentes.

Inspección del nivel de aceite

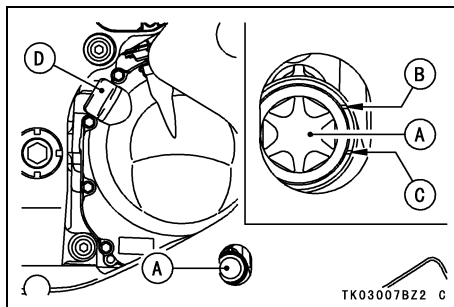
- Si el aceite acaba de cambiarse, arranque el motor y téngalo en marcha durante varios minutos al ralentí. De esta forma el filtro se llena de aceite. Detenga el motor y espere varios minutos hasta que el aceite se asiente.

PRECAUCIÓN

Si se acelera el motor antes de que el aceite alcance todas las piezas, puede griparse.

- Si la motocicleta acaba de utilizarse, espere varios minutos a que baje todo el aceite.
- Compruebe el nivel de aceite del motor mediante el indicador de nivel de aceite. Cuando la motocicleta se encuentra en una superficie plana, el nivel de aceite debe encontrarse

entre las líneas superior e inferior situadas junto al indicador.



A. Indicador del nivel de aceite
B. Línea de nivel superior

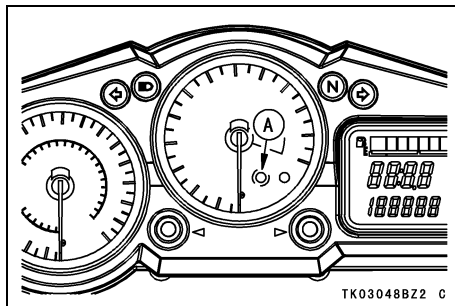
C. Línea de nivel inferior
D. Tapón de llenado de aceite

- Si el nivel de aceite es demasiado alto, extraiga el aceite que sobra a través de la boca de llenado con la ayuda de una jeringa u otro instrumento apropiado.

- Si el nivel de aceite es demasiado bajo, añada el aceite necesario hasta alcanzar el nivel adecuado. Utilice el mismo tipo y marca de aceite que ya se encuentra en el motor.

PRECAUCIÓN

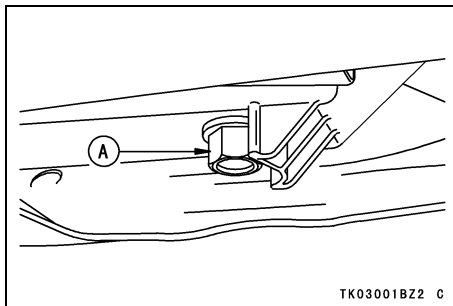
Si el nivel de aceite del motor es extremadamente bajo, la bomba de aceite no funciona correctamente o los conductos de aceite están obstruidos, se encenderá la luz de advertencia de presión del aceite. Si la luz permanece encendida cuando la velocidad del motor se encuentra por encima de 1.300 r/min (rpm), detenga el motor inmediatamente y trate de averiguar la causa.



A. Luz de advertencia de presión de aceite

Cambio de aceite y de filtro de aceite

- Caliente el motor y párelo.
- Coloque un recogedor de aceite debajo del motor.
- Extraiga el tapón de drenaje de aceite del motor.



A. Tapón de drenaje de aceite del motor

- Vacíe completamente el motor de aceite con la motocicleta colocada de forma perpendicular al suelo.

**ADVERTENCIA**

El aceite del motor es una sustancia tóxica. Deshágase del aceite utilizado de la forma más adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para obtener información sobre los métodos autorizados de eliminación de residuos o el posible reciclaje.

- Si es necesario sustituir el filtro de aceite, pida a un distribuidor de Kawasaki autorizado que lo haga por usted.
- Coloque el tapón de drenaje con su nueva junta elástica. Ajústelo al par de apriete especificado.

NOTA

- *Sustituya cualquier junta elástica por una nueva.*

- Rellene el motor hasta la línea de nivel superior con un aceite de motor de buena calidad que se especifique en la tabla.
- Arranque el motor.
- Compruebe el nivel de aceite y asegúrese de que no haya ninguna fuga.

Par de apriete

Tapón de drenaje de aceite del motor:
20 N·m (2 kgf·m, 14 pies·lb)
Cartucho:
31 N·m (3,2 kgf·m, 23 pies·lb)

NOTA

- *Si no dispone de una llave de ajuste dinamométrica, el mantenimiento de este elemento deberá ser realizado por un distribuidor de Kawasaki.*

86 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

Aceite de motor recomendado

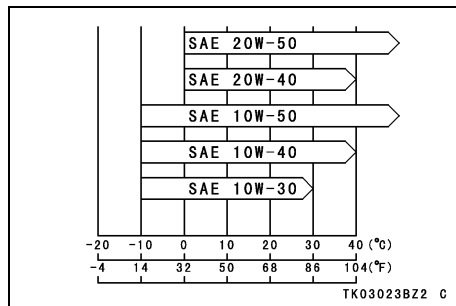
Tipo:	API SE, SF o SG API SH o SJ con JASO MA
Viscosidad:	SAE 10W-40

Capacidad de aceite del motor

Capacidad:	2,5 l (2,6 cuartos de galón americano)
	[cuando no se quita el filtro]
	2,8 l (3 cuartos de galón americano)
	[cuando se quita el filtro]
	3,6 L (3,8 cuartos de galón americano)
	[cuando el motor está completamente seco]

Aunque el aceite de motor 10W-40 es el aceite recomendado en la mayoría

de las condiciones, es posible que haya que cambiar la viscosidad del aceite para que se adapte a las condiciones atmosféricas del área de conducción.



Sistema de refrigeración

Radiador y ventilador de refrigeración

Asegúrese de que las aletas del radiador no estén obstruidas por insectos o barro. Elimine cualquier obstrucción con un chorro de agua a baja presión.



ADVERTENCIA

El ventilador de refrigeración se activa automáticamente, incluso con la llave de contacto en posición apagada. Mantenga siempre las manos y la ropa alejadas de las palas del ventilador.

PRECAUCIÓN

Con agua a alta presión, como la de un túnel de lavado, podría dañar los tubos del radiador y reducir su eficacia.

No obstruya ni elimine la circulación del aire a través del radiador instalando accesorios no autorizados frente al radiador o detrás del ventilador de refrigeración. Cualquier interferencia en la circulación del aire del radiador puede provocar sobrecalentamiento y, por tanto, dañar el motor.

Manguitos del radiador

Asegúrese de que no haya grietas en los manguitos del radiador, de que no estén deteriorados y de que las conexiones no estén

sueltas de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico.

Refrigerante

El refrigerante absorbe el calor excesivo del motor y lo transfiere al aire en el radiador. Si el nivel de refrigerante es bajo, el motor se sobrecalienta y puede sufrir graves daños. Compruebe el nivel de refrigerante cada día antes de utilizar la motocicleta y rellénelo si es bajo. Cambie el refrigerante de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico.

Información sobre el refrigerante

Para proteger el sistema de refrigeración (que consta de radiador y motor de aluminio) del óxido y la corrosión, es conveniente utilizar un refrigerante con cualidades anticorrosivas que evite estos problemas. Si no se utiliza un

refrigerante con estas cualidades, transcurrido un tiempo, el sistema de refrigeración habrá acumulado partículas de óxido e incrustaciones en la entrada del agua y en el radiador. Esto obstruirá los conductos del refrigerante y reducirá considerablemente la eficacia del sistema de refrigeración.



ADVERTENCIA

Utilice un refrigerante que contenga inhibidores de corrosión especialmente indicados para motores y radiadores de aluminio, de acuerdo con las instrucciones del fabricante. Los productos químicos son peligrosos para el cuerpo humano.

En el sistema de refrigeración, debe utilizarse agua destilada o blanda

con el anticongelante (encontrará información sobre el anticongelante en los siguientes párrafos).

PRECAUCIÓN

Si se utiliza agua dura en el sistema, pueden aparecer residuos en los conductos de agua y reducir de forma considerable la eficacia del sistema de refrigeración.

Si la temperatura ambiente más baja es inferior al punto de congelación del agua, utilice anticongelante permanente en el refrigerante para proteger el sistema de refrigeración contra la congelación del motor y el radiador, además del óxido y la corrosión.

Utilice en el sistema de refrigeración un tipo de anticongelante permanente

(agua blanda y etilenglicol más productos químicos inhibidores del óxido y la corrosión para motores y radiadores de aluminio). En cuanto al porcentaje de mezcla de refrigerante, elija el más adecuado teniendo en cuenta la relación entre el punto de congelación y la resistencia del depósito.

PRECAUCIÓN

Los tipos de anticongelantes permanentes del mercado presentan propiedades anticorrosivas y antioxidantes. Cuando se diluyen en exceso, pierden las propiedades anticorrosivas. Diluya un tipo de anticongelante permanente de acuerdo con las instrucciones del fabricante.

NOTA

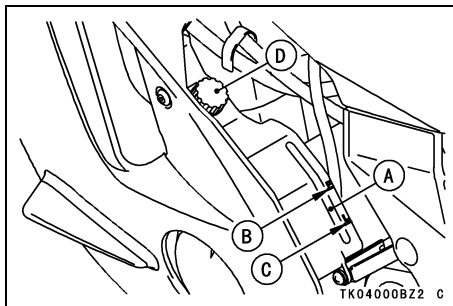
- El sistema de refrigeración ya incluye un anticongelante permanente de fábrica. Presenta un color verde y contiene etilenglicol. Se mezcla al 50% y tiene un punto de congelación de -35°C (-31°F).

Inspección del nivel del refrigerante

- Coloque la motocicleta de forma que esté perpendicular al suelo.
- Compruebe el nivel del refrigerante mediante el indicador situado en el depósito de reserva que se encuentra a la izquierda del motor. El nivel del refrigerante debe estar entre las líneas F (lleno) y L (bajo).

NOTA

- Compruebe el nivel cuando el motor esté frío (temperatura ambiente o atmosférica).



- A. Depósito de reserva
- B. Línea de nivel lleno (F)
- C. Línea de nivel bajo (L)
- D. Tapón

- Si la cantidad de refrigerante no es suficiente, extraiga el tapón del depósito de reserva y añada refrigerante a través de la boca de llenado hasta la línea F (lleno).
- Coloque el tapón.

NOTA

- *En una situación de emergencia, puede añadir sólo agua al depósito de reserva de refrigerante; sin embargo, debe volver a alcanzar el porcentaje de mezcla correcto añadiendo refrigerante concentrado lo antes posible.*

Cambio de refrigerante

El cambio de refrigerante debe realizarlo un distribuidor autorizado de Kawasaki.

PRECAUCIÓN

Si debe añadir refrigerante constantemente o el depósito de reserva se queda completamente seco, es probable que haya una fuga en el sistema. Un distribuidor autorizado de Kawasaki deberá inspeccionar el sistema de refrigeración.

Bujías de encendido

En la tabla se muestra la bujía de encendido estándar. Las bujías de encendido deben extraerse, siguiendo las instrucciones del gráfico de mantenimiento periódico, para su limpieza e inspección y para el reajuste de la abertura de la bujía.

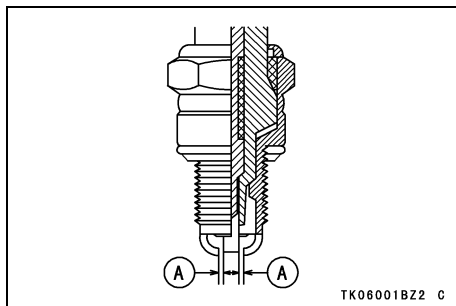
La extracción, el mantenimiento y el reglaje de las bujías de encendido debe realizarlos un distribuidor autorizado de Kawasaki.

PRECAUCIÓN

Utilice únicamente la bujía de encendido recomendada. No utilice otro tipo de bujías, aunque aparentemente parezcan válidas porque podrían provocar fallos de motor en cuanto a la estabilidad del ralentí, etc.

Bujía de encendido

Estándar Tapón	NGK CR9EKP
Tapón Separación entre los electrodos	0,7 ~ 0,9 mm (0,028 ~ 0,035 pulg.)
Par Par de apriete	13 N·m (1,3 kgf·m, 10 pies·lb)



A. 0,7 ~ 0,9 mm (0,028 ~ 0,035 pulg.)

PRECAUCIÓN

En situaciones de clima frío y de conducción a baja velocidad, puede utilizar una bujía más caliente del tipo que se muestra en la tabla para calentamientos más rápidos y un funcionamiento del motor más eficaz. No obstante, en situaciones de temperatura normal o alta velocidad, debe utilizar las bujías estándar para evitar daños en el motor.

Bujía de encendido más caliente

NGK CR8EKPA

Holgura de la válvula

El desgaste de las válvulas y de su asiento disminuye la holgura de las válvulas y altera su sincronización.

PRECAUCIÓN

Si la holgura de las válvulas no se ajusta correctamente, el desgaste hará que éstas queden parcialmente abiertas, lo que reducirá el rendimiento, quemará las válvulas y sus asientos y puede originar graves daños en el motor.

La holgura de cada válvula debe comprobarse y ajustarse conforme al gráfico de mantenimiento periódico.

La inspección y el reglaje debe realizarlos un distribuidor autorizado de Kawasaki.

Sistema de aire limpio de Kawasaki

El sistema de aire limpio de Kawasaki (Kawasaki Clean Air, KCA) es un sistema secundario de absorción de aire que ayuda a quemar los gases de escape completamente. Cuando la carga de combustible utilizado se libera al sistema de escape, todavía está lo suficientemente caliente para arder. El sistema KCA permite que entre más aire en el sistema de escape para que la carga de combustible utilizado pueda seguir ardiendo. Este proceso tiende a quemar gran parte de los gases no quemados normalmente, además de transformar una parte importante de monóxido de carbono nocivo en dióxido de carbono no tóxico.

Válvulas de aspiración de aire:

La válvula de aspiración de aire es simplemente una válvula de retención que permite que el aire fresco fluya únicamente del limpiador de aire al sistema de escape. La válvula de aspiración de aire no permite que el aire fluya en sentido inverso. Revise las válvulas de aspiración de aire de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico. Asimismo, debe comprobar las válvulas de aspiración de aire cuando no pueda obtener un ralentí estable, cuando la potencia del motor se reduzca significativamente o en caso de que el motor emita ruidos anormales.

La extracción e inspección de las válvulas de aspiración de aire debe realizarlas un distribuidor autorizado de Kawasaki.

Filtro de aire

Un filtro de aire obstruido obstaculiza la entrada de aire del motor, aumenta el consumo de combustible, reduce la potencia del motor y da lugar a que se acumule suciedad en las bujías de encendido.

El filtro de aire de esta motocicleta contiene un filtro de papel húmedo, que no puede limpiarse.

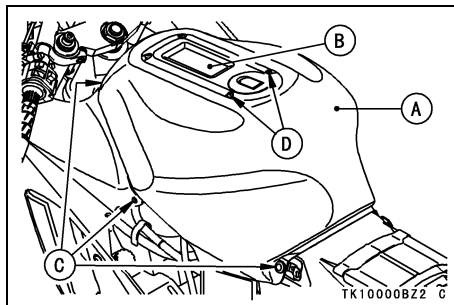
El filtro de aire debe sustituirse de acuerdo con las instrucciones presentadas en el gráfico de mantenimiento periódico. En condiciones de polvo, lluvia o barro, un distribuidor autorizado de Kawasaki debe limpiar el filtro de aire con más frecuencia de la recomendada.

PRECAUCIÓN

Utilice únicamente el filtro de aire recomendado (número de referencia de Kawasaki 11013-0005 o tipo equivalente). El uso de otro filtro de aire desgastará el motor de forma prematura o reducirá su rendimiento.

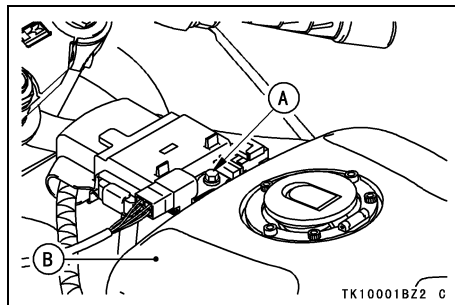
Extracción del filtro

- Retire el asiento del conductor y del pasajero.
- Retire los tornillos y las arandelas de la cubierta del depósito de combustible y los pernos del panel situados a la izquierda y derecha, y luego extraiga la cubierta.



- A. Cubierta del depósito de combustible
- B. Panel del depósito de combustible
- C. Tornillos (cubierta del depósito de combustible)
- D. Pernos (panel del depósito de combustible)

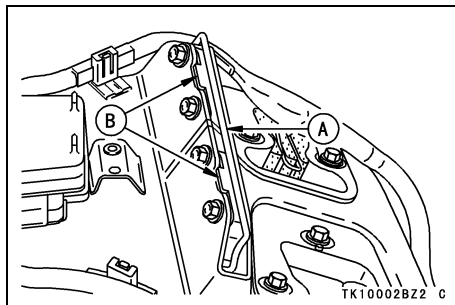
- Retire el perno del depósito de combustible.



A. Tornillo

B. Depósito de combustible

- Levante la parte delantera del depósito de combustible y saque el brazo de soporte de la parte superior del filtro de aire.

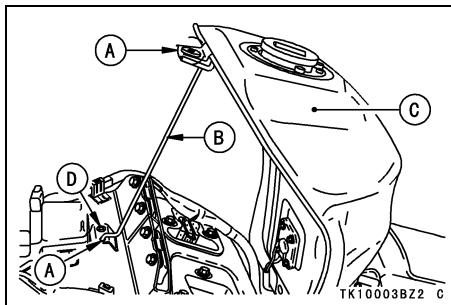


A. Brazo de soporte
B. Filtro de aire

- Sustenga el depósito con el brazo de soporte, como se muestra en la figura.

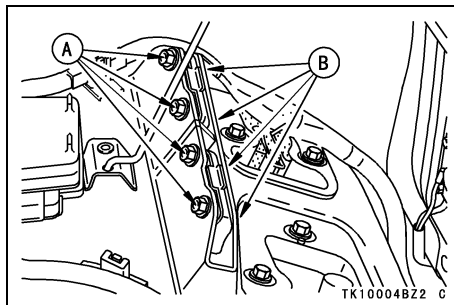
PRECAUCIÓN

No inserte el brazo de soporte en el orificio del perno, ya que podría dañar la rosca.



A. Orificio
B. Brazo de soporte
C. Depósito de combustible
D. Orificio del perno

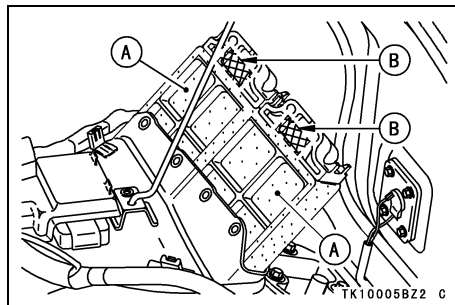
- Retire las tuercas y pernos del filtro de aire.



A. Tornillos

B. Tuercas

- Extraiga los componentes del filtro de aire tirando hacia arriba.



A. Componente

B. Marca delantera

- Coloque un paño limpio que no suelte pelusa sobre las ranuras del filtro de aire para evitar la entrada de suciedad o elementos extraños.

⚠ ADVERTENCIA

Si llegara a entrar suciedad o polvo en sistema de inyección de combustible, el acelerador podría bloquearse y causar un accidente.

PRECAUCIÓN

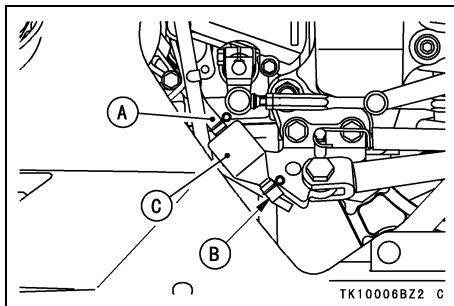
Si la suciedad llega al motor, se produciría un desgaste excesivo y, posiblemente, daños en el motor.

NOTA

- *El montaje del componente se realiza en el orden inverso de la extracción.*
- *El filtro debe colocarse con la marca "FRONT" orientada hacia la parte delantera.*

Vaciado del aceite

- Inspeccione el depósito transparente que se encuentra debajo del lado izquierdo del motor para comprobar si hay fugas de aceite procedentes del filtro de aire.



A. Manguito de drenaje C. Depósito
B. Tapón

- Si hay aceite en el depósito, retire el tapón del extremo inferior del

manguito de drenaje y extraiga el aceite.



ADVERTENCIA

Asegúrese de colocar el tapón en el manguito de drenaje tras el vaciado. El aceite haría que los neumáticos patinasen y podría provocar un accidente y daños personales.

Sistema de control del acelerador

Compruebe la holgura del puño del acelerador y los orificios de las válvulas del cuerpo del acelerador de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico. Ajuste la holgura del puño del acelerador y, si es necesario, limpie los orificios de las válvulas de mariposa.

Puño del acelerador

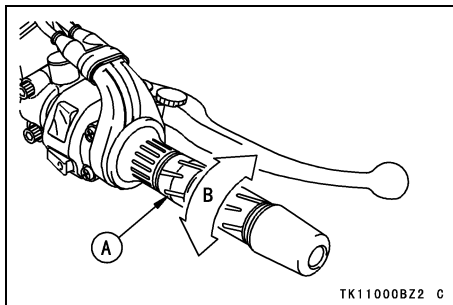
El puño del acelerador controla las válvulas de mariposa del cuerpo del acelerador. Si el puño tiene un recorrido excesivo debido a un reglaje incorrecto de los cables, puede originar un retraso en la respuesta del acelerador, especialmente a baja velocidad. Igualmente, la válvula de aceleración no puede abrirse totalmente cuando se acelera a fondo. Por otra parte, si el puño del acelerador

102 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

no tiene holgura, será difícil controlar el acelerador y el ralentí será inestable.

Inspección

- Compruebe que haya un recorrido de 2 ~ 3 mm (0,08 ~ 0,12 pulg.) en el puño del acelerador cuando se gire hacia delante y hacia atrás.



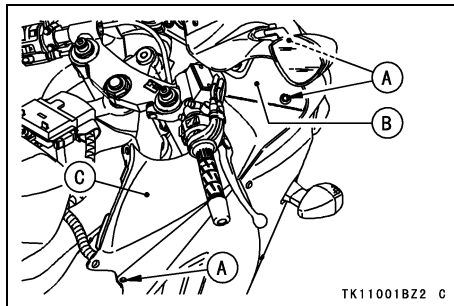
A. Puño del acelerador

B. 2 ~ 3 mm (0,08 ~ 0,12 pulg.)

- Si el recorrido no es correcto, ajústelo.

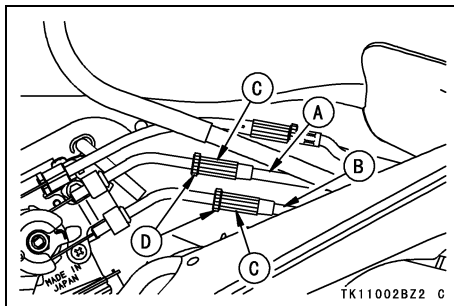
Reglaje

- Retire la cubierta del depósito de combustible y los asientos del conductor y del pasajero (consulte la sección dedicada al filtro de aire de este capítulo).
- Extraiga los tornillos de las cubiertas internas superior e inferior del lado derecho y quite las cubiertas.



- A. Tornillos**
B. Cubierta interna superior derecha
C. Cubierta interna inferior derecha

- Afloje las contratuercas en los extremos inferiores de los cables del acelerador y atornille las tuercas de reglaje del cable del acelerador completamente hasta dar al puño del acelerador mucha holgura.
- Gire hacia fuera la tuerca de reglaje del cable del freno de desaceleración hasta que no haya holgura cuando el puño del acelerador se cierre completamente. Apriete la contratuerca.



A. Cable del desacelerador
B. Cable del acelerador

C. Tuercas de reglaje
D. Contratuercas

- Gire hacia fuera la tuerca de reglaje del cable del acelerador hasta obtener 2 ~ 3 mm (0,08 ~ 0,12 pulg.) de recorrido en el puño del acelerador. Apriete la contratuerca.



ADVERTENCIA

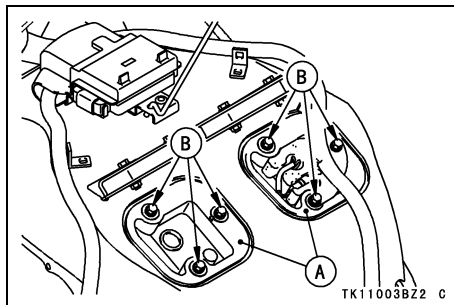
La puesta en marcha con cables mal ajustados, conectados incorrectamente o defectuosos podría ocasionar una conducción poco segura.

- Instale las piezas extraídas.

Limpieza de los orificios del acelerador

Compruebe si hay depósitos de carbonilla en los orificios de las válvulas de mariposa.

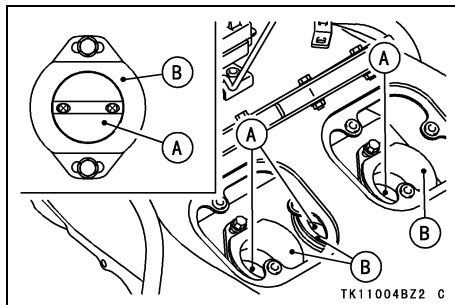
- Levante el depósito de combustible (consulte la sección dedicada al filtro de aire en este capítulo).
- Quite los tornillos y las cubiertas de la carcasa del acelerador.



A. Cubierta del cuerpo del acelerador

B. Tornillos

- Limpie la carbonilla de los orificios de las válvulas de mariposa con un paño sin pelusas empapado de un disolvente de alta temperatura de inflamación.



A. Válvula de mariposa

B. Orificio del acelerador

- Instale las piezas extraídas.

Palanca del ralentí

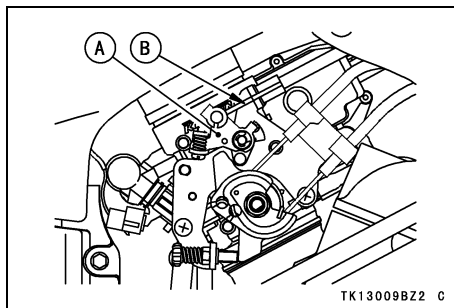
Cuando se tira de la palanca del ralentí, el sistema de inyección de combustible proporciona una mezcla rica en combustible necesaria para un arranque suave cuando el motor está frío.

Si el arranque es difícil o hay algún problema con esta mezcla, compruebe la palanca del ralentí y ajústela si es necesario.

Inspección

- Compruebe que la palanca del ralentí vuelve a su posición original y que el cable interior se desliza con suavidad. Si existe alguna irregularidad, un distribuidor autorizado de Kawasaki debe comprobar el cable del ralentí.
- Empuje la palanca del ralentí hacia atrás completamente.

- Determine la holgura que tiene el cable del ralentí en la palanca. Tire de esta palanca hasta dejarla en el punto previo en el que el cable interior comience a mover la excéntrica del ralentí; el recorrido de la palanca equivale a la holgura del cable.

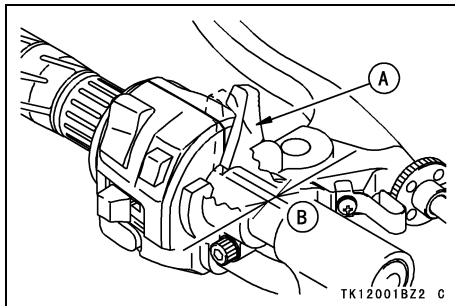


A. Excéntrica del ralentí

B. Cable interior

- La holgura adecuada es 2 ~ 3 mm (0,08 ~ 0,12 pulg.) en la parte inferior

de la palanca del estrangulador. Si la holgura es excesiva o insuficiente, ajuste el cable del ralenti.



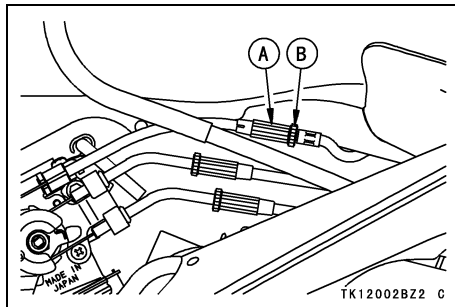
A. Palanca del ralenti

B. 2 ~ 3 mm (0,08 ~ 0,12 pulg.)

Reglaje

- Extraiga las cubiertas internas superior e inferior (consulte la sección dedicada al sistema de control del acelerador de este capítulo).

- Afloje la contratuerca del centro del cable del ralenti y gire el regulador hasta que el cable del ralenti tenga la holgura adecuada.



A. Regulador

B. Contratuerca

- Apriete la contratuerca tras el reglaje.
- Instale las piezas extraídas.

Sincronización de vaciado del motor

La sincronización de vaciado del motor debe comprobarla y ajustarla periódicamente un distribuidor autorizado de Kawasaki de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico.

NOTA

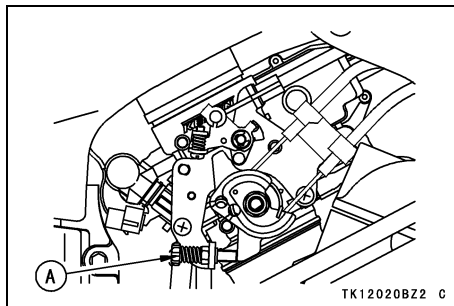
○ *La sincronización defectuosa del vaciado del motor dará lugar a un ralentí inestable, una respuesta lenta del acelerador y una reducción en la potencia y rendimiento del motor.*

Ralentí

Los ajustes del ralentí deben realizarse de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico o siempre que el ralentí no pueda controlarse.

Reglaje

- Arranque el motor y deje que se caliente.
- Ajuste la velocidad de ralentí en 950 ~ 1,050 r/min (rpm) girando el tornillo de ajuste de ralentí.



A. Tornillo de ajuste de ralentí

- Abra y cierre el acelerador varias veces para asegurarse de que la velocidad de ralentí no cambia. Realice los ajustes necesarios.
- Con el motor al ralentí, gire el manillar a ambos lados. Si el movimiento del manillar cambia la velocidad de ralentí, es posible

que los cables del acelerador no estén ajustados o conectados correctamente, o que se hayan deteriorado. Asegúrese de solventar estos problemas antes de utilizar la motocicleta.



ADVERTENCIA

La puesta en marcha con cables defectuosos podría provocar una conducción poco segura.

Embrague

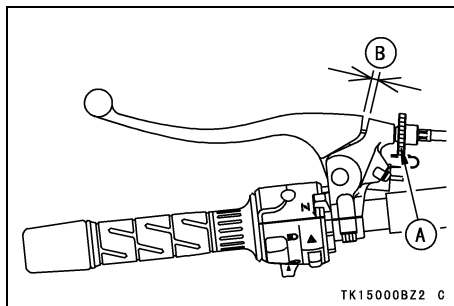
Debido al desgaste del disco de fricción y a la tensión del cable del embrague producida durante un período de uso prolongado, el embrague debe ajustarse tal y como se indica en el gráfico de mantenimiento periódico.

ADVERTENCIA

Para evitar el riesgo de quemaduras graves, no toque un motor caliente o un tubo de escape durante el reglaje del embrague.

Inspección

- Compruebe que la maneta del embrague tenga un recorrido de 2 ~ 3 mm (0,08 ~ 0,12 pulg.) tal y como se muestra en la figura.



A. Regulador

B. 2 ~ 3 mm (0,08 ~ 0,12 pulg.)

Si el recorrido no es correcto, ajústelo tal y como se indica a continuación.

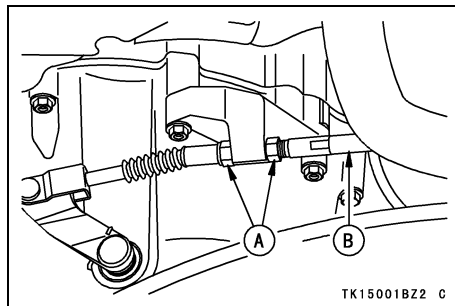
Reglaje

- Gire el regulador de modo que la maneta del embrague presente un recorrido de 2 ~ 3 mm (0,08 ~ 0,12 pulg.).

⚠ ADVERTENCIA

Asegúrese de que el extremo superior del cable exterior del embrague esté correctamente colocado; de lo contrario, podría volver a la posición correcta más tarde dando lugar a una holgura de cable que podría impedir el desembrague, lo que crearía una situación de peligro.

- Si no puede hacerse, utilice las tuercas del extremo inferior del cable del embrague.



A. Tuercas

B. Cable del embrague

NOTA

- Después del reglaje, arranque el motor y compruebe que el embrague no patina y que se suelta correctamente.
- Para correcciones menores, utilice el regulador de la maneta del embrague.

Cadena de transmisión

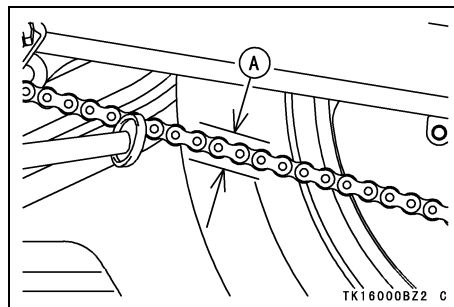
La comprobación, ajuste y lubricación de la cadena de transmisión debe realizarse de acuerdo con el gráfico de mantenimiento periódico por razones de seguridad y para evitar un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta o está mal ajustada, por quedar demasiado suelta o demasiado tensa, podría soltarse de las ruedas dentadas o romperse.

⚠ ADVERTENCIA

Una cadena que se rompe o se suelta de las ruedas dentadas podría enredarse en la rueda dentada del motor o bloquear la rueda trasera, lo que originaría graves daños en la motocicleta y causaría la pérdida del control.

Inspección de la holgura de la cadena

- Coloque la motocicleta de forma vertical sobre su soporte lateral.
- Gire la rueda trasera para localizar la zona en que la cadena se encuentra más tensa y mida la holgura máxima de la cadena tirando de ella hacia arriba y hacia abajo a medio camino entre la rueda dentada del motor y la de la rueda trasera.



A. Holgura 25 ~ 35 mm (1 ~ 1,4 pulg.).

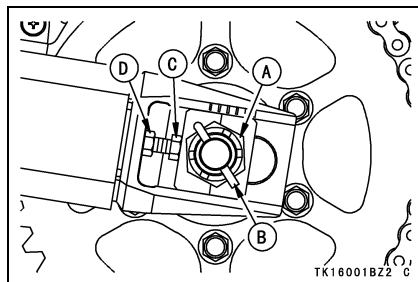
- Si la cadena de transmisión está demasiado tensa o suelta, ajústela de forma que su holgura sea la adecuada.

Holgura de la cadena de transmisión

Estándar	Holgura 25 ~ 35 mm (1 ~ 1,4 pulg.).
----------	--

Reglaje de la holgura de la cadena

- Afloje las contratuercas derecha e izquierda del regulador de la cadena.
- Extraiga el pasador de retención y afloje la tuerca del eje.

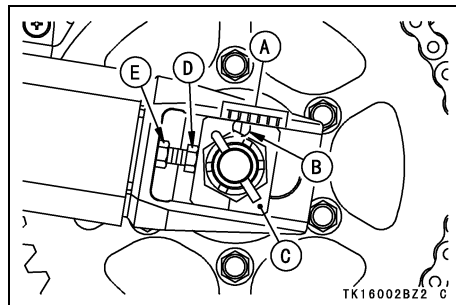


A. Tuerca del eje
B. Pasador de
retención

C. Regulador
D. Contratuerca

114 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

- Si la cadena está demasiado suelta, gire hacia fuera los reguladores izquierdo y derecho de la cadena de manera uniforme.
- Si la cadena está demasiado tensa, gire hacia dentro los reguladores izquierdo y derecho de la cadena de manera uniforme.
- Gire hacia fuera los dos reguladores de la cadena hasta que tenga la holgura necesaria. Para mantener la cadena y la rueda bien alineadas, la muesca del indicador de alineación izquierdo de la rueda debe estar a la misma altura que la marca del brazo oscilante con la que está alineada la muesca del indicador derecho.



A. Marcas
B. Muesca
C. Indicador

D. Regulador
E. Contratuerca

NOTA

○ La alineación de la rueda puede comprobarse utilizando una regla o una cuerda.

⚠ ADVERTENCIA

Si la rueda no está bien alineada, se acelera el proceso de desgaste y puede dar lugar a una situación de riesgo.

- Apriete las contratuercas de los dos reguladores de la cadena.
- Apriete la tuerca del eje al par de apriete especificado.

Par de apriete

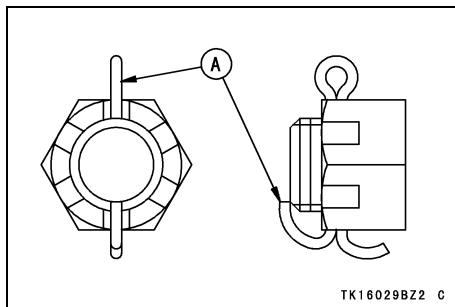
Tuerca del eje: 127 N·m (13 kgf·m, 94 pies·lb)

NOTA

- Si no dispone de una llave de ajuste dinamométrica, el mantenimiento de este elemento deberá ser realizado por un distribuidor de Kawasaki.
- Haga girar la rueda, compruebe de nuevo la holgura de la cadena en

la posición más tensa y realice los ajustes necesarios.

- Coloque un nuevo pasador de retención a través de la tuerca del eje y el eje, y abra sus extremos.



A. Pasador de retención

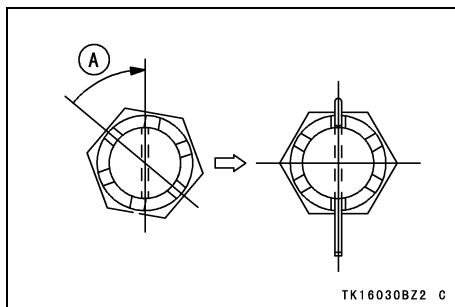
NOTA

- Al insertar el pasador de retención, si las ranuras de la tuerca no coinciden con el orificio del pasador en el eje,

116 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

apriete la tuerca hacia la derecha hasta el siguiente alineamiento.

- Debe estar situado a 30 grados.
- Aflojela y vuelva a apretarla cuando la ranura haya pasado el orificio más próximo.



A. Giro a la derecha



ADVERTENCIA

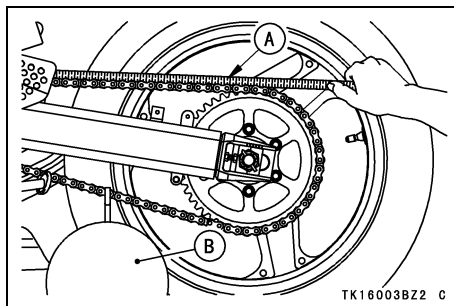
Si la tuerca del eje no está lo suficientemente apretada o no se ha colocado el pasador de retención, se puede provocar una situación de riesgo.

- Compruebe el freno trasero (consulte la sección Frenos).

Inspección del desgaste

- Tense la cadena mediante los reguladores o colocando un peso de 10 kg (20 libras) sobre ella.
- Mida la longitud de 20 eslabones de la parte tensa desde el centro del primer pasador hasta el centro del pasador 21. Debido a que el desgaste de la cadena puede no ser uniforme, tome medidas en varias zonas.

- Si la longitud excede el límite de servicio, la cadena debe sustituirse.



A. Medida

B. Peso

Longitud de 20 eslabones de la cadena de transmisión

Límite de servicio: 323 mm (12,7 pulg.)

⚠ ADVERTENCIA

Por razones de seguridad, utilice únicamente la cadena estándar. Es de tipo continuo y no debe cortarse para la instalación; solicite que la instale un distribuidor autorizado de Kawasaki.

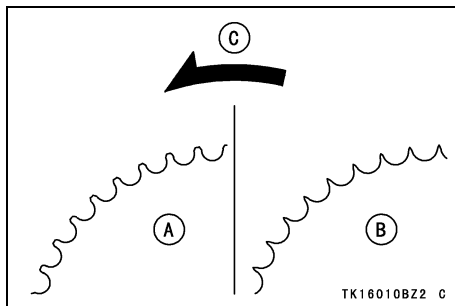
- Haga girar la rueda trasera para comprobar la cadena de transmisión y asegúrese de que no haya rodillos deteriorados ni pasadores o eslabones flojos.
- Inspeccione también las ruedas dentadas para comprobar que no haya dientes desgastados o deteriorados.

NOTA

○ En la ilustración se representa un desgaste exagerado de las ruedas

118 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

dentadas. Consulte el manual de servicio para ver los límites de desgaste.



A. Dientes en buen estado

B. Dientes desgastados

C. Dirección de rotación

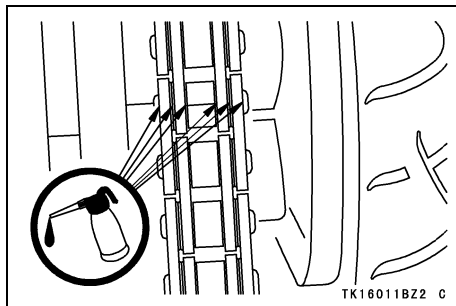
- Si existe alguna irregularidad, pida a un distribuidor autorizado de

Kawasaki que sustituya la cadena de transmisión o las ruedas dentadas.

Lubricación

La lubricación es necesaria también después de utilizar la motocicleta bajo la lluvia o en carreteras mojadas, así como en cualquier momento en que la cadena parezca seca. Se prefiere un lubricante pesado como SAE 90 a uno ligero debido a que permanecerá en la cadena más tiempo y proporcionará una mejor lubricación.

- Aplique lubricante a ambos lados de los rodillos para que penetre en éstos y en los casquillos. Aplique lubricante a las juntas tóricas hasta que queden bien cubiertas. Limpie el lubricante sobrante.

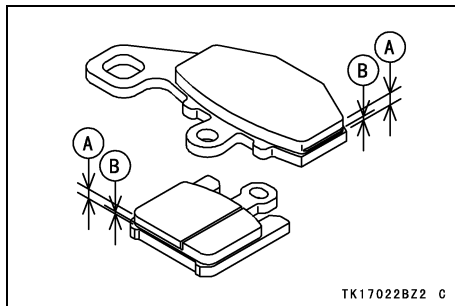


- Si la cadena está especialmente sucia, límpiela utilizando gasoil o queroseno y luego aplique el lubricante como se ha indicado anteriormente.

Frenos

Inspección del desgaste de los frenos

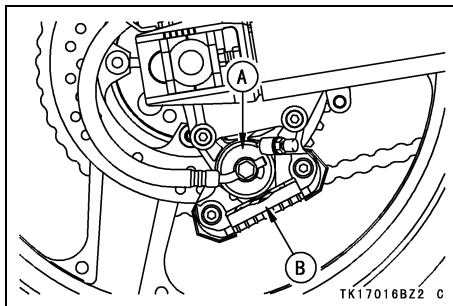
Basándose en el gráfico de mantenimiento periódico, inspeccione el desgaste de los frenos. Si el grosor de las pastillas de las pinzas del freno de disco delantero y trasero es inferior a 1 mm (0,04 pulg.), sustituya las dos pastillas de la pinza. La sustitución de las pastillas debe realizarla un distribuidor autorizado de Kawasaki.



A. Grosor de la pastilla

B. 1 mm (0,04 pulg.)

- Retire la cubierta de la pinza del freno para inspeccionar la pastilla del freno trasero.



A. Pinza del freno trasero

B. Cubierta de la pinza del freno

Líquido de los frenos de disco

Revise el nivel del líquido de frenos de los dos depósitos y cámbielo según las recomendaciones del gráfico de mantenimiento periódico. El líquido de frenos debe cambiarse si se ensucia o si le cae agua.

Requisitos del líquido

Utilice solamente un líquido de frenos pesado de un recipiente con la marca DOT4.

PRECAUCIÓN

No derrame líquido en una superficie pintada.

No utilice líquido de un recipiente que se haya dejado abierto o que haya estado desprecintado durante un período de tiempo prolongado.

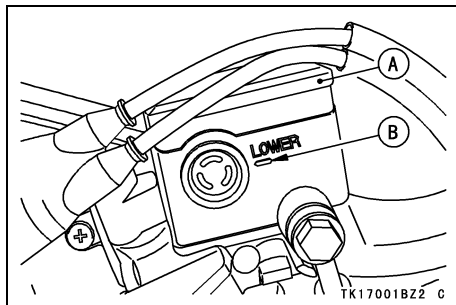
Compruebe que no haya fugas alrededor de los conectores.

Compruebe que los manguitos de los frenos no estén dañados.

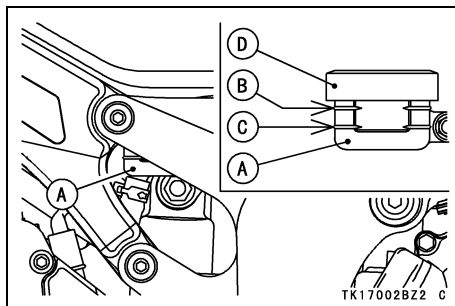
Inspección del nivel de líquido

- El nivel de líquido de frenos del depósito delantero debe mantenerse

por encima de la línea (línea de nivel inferior) que está situada junto al medidor y el líquido del depósito del freno trasero (debajo del lateral derecho del depósito de combustible) debe mantenerse entre las líneas de nivel superior e inferior (depósitos en posición horizontal).



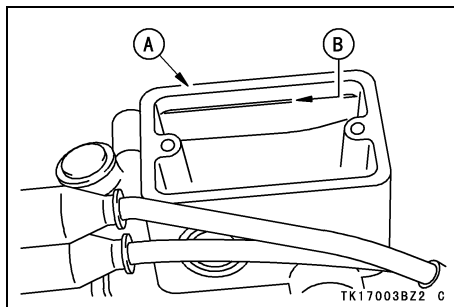
- A. Depósito para líquido de frenos delantero**
B. Línea de nivel inferior



- A. Depósito del freno trasero
- B. Línea de nivel superior
- C. Línea de nivel inferior
- D. Tapón

- Si el nivel del líquido de frenos de cualquiera de los depósitos se encuentra por debajo de la línea de nivel inferior, compruebe que no haya fugas y rellene el depósito hasta la línea de nivel superior. Dentro del depósito delantero de líquido de frenos hay una línea

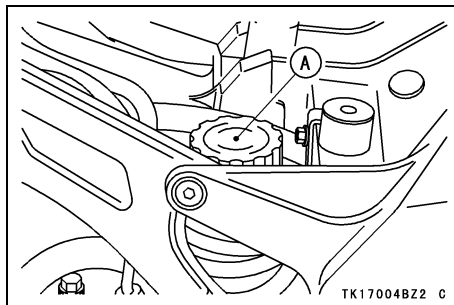
marcada que representa la línea de nivel superior.



- A. Depósito para líquido de frenos delantero
- B. Línea de nivel superior

NOTA

- Para llenar el depósito del freno trasero, levante el depósito de combustible (consulte la sección dedicada al filtro de aire de este capítulo).



A. Depósito del freno trasero

**ADVERTENCIA**

No mezcle líquidos de dos de marcas diferentes. Cambie todo el líquido de frenos si debe rellenarse y no puede identificar el tipo de fluido que contiene el depósito.

NOTA

- Primero, apriete hasta sentir una ligera resistencia, que indica que el tapón está situado en el alojamiento del depósito; a continuación, apriete el tapón 1/6 de vuelta más sujetando el alojamiento del depósito de líquido de frenos.



A. Depósito
B. Tapón

C. A la derecha
D. 1/6 de vuelta

Cambio de líquido

El cambio de líquido de frenos debe realizarlo un distribuidor autorizado de Kawasaki.

Frenos delantero y trasero

El desgaste del disco y de las pastillas del disco se compensa automáticamente y no afecta a la acción de la maneta o el pedal de freno. Por tanto, no es necesario ajustar ningún componente en los frenos delantero y trasero.



ADVERTENCIA

Si la maneta o el pedal de freno está demasiado blandos, puede haber aire en los canales del freno o el freno puede estar defectuoso. Debido a que es peligroso conducir la motocicleta en tales condiciones, un distribuidor autorizado de Kawasaki debe comprobar los frenos inmediatamente.

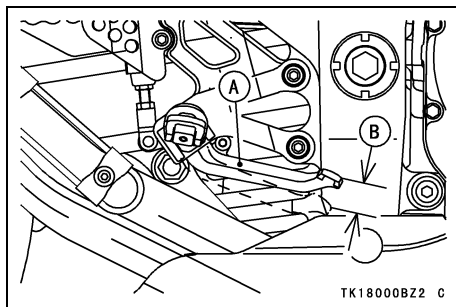
Conmutadores de la luz de freno

Cuando se acciona el freno delantero o trasero, la luz de freno se enciende. El conmutador de la luz del freno delantero no requiere ningún tipo de reglaje, pero el del freno trasero debe ajustarse según el gráfico de mantenimiento periódico.

Inspección

- Gire la llave de contacto a la posición ON.
- La luz de freno debe encenderse cuando se acciona el freno delantero.
- De no ser así, solicite a un distribuidor autorizado de Kawasaki que inspeccione el conmutador de la luz del freno delantero.
- Compruebe el funcionamiento del conmutador de la luz del freno trasero presionando el pedal del

freno. La luz de freno debe encenderse después de presionar unos 10 mm (0,4 pulg.) el pedal del freno.



A. Pedal del freno

B. 10 mm (0,4 pulg.)

- De no ser así, ajuste el conmutador de la luz del freno trasero.

Reglaje

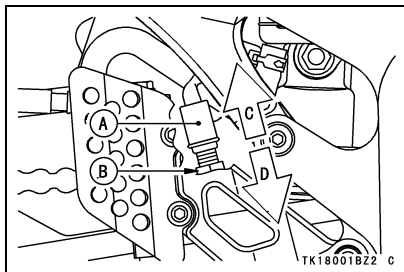
- Para ajustar el conmutador de la luz del freno trasero, mueva el

126 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

conmutador hacia arriba y hacia abajo girando la tuerca de reglaje.

PRECAUCIÓN

Para evitar daños en las conexiones eléctricas del conmutador, asegúrese de que éste no se gira durante el reglaje.



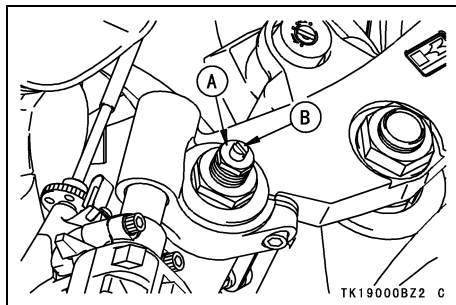
- A. Conmutador de la luz del freno trasero
- B. Tuerca de reglaje
- C. Se enciende antes
- D. Se enciende después

Horquilla delantera

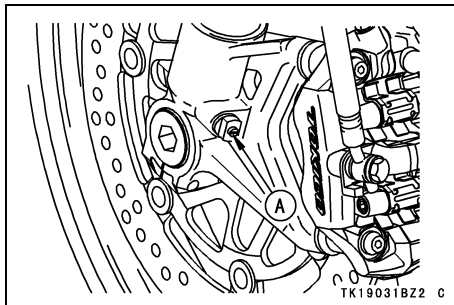
En la parte superior de cada soporte de la horquilla delantera hay un regulador de precarga de muelle y un regulador de tensión de amortiguación de rebote, y en la parte inferior de cada soporte de la horquilla hay un regulador de tensión de amortiguación de compresión para que la resistencia del muelle y la tensión de amortiguación puedan ajustarse a las distintas condiciones de conducción y carga. Una resistencia del muelle y una tensión de amortiguación menores son convenientes para una conducción cómoda, pero deben aumentarse cuando se conduce a mayor velocidad o en carreteras en malas condiciones.

PRECAUCIÓN

No fuerce los ajustadores de fuerza de la amortiguación de compresión y de rebote más allá de la posición original, ya que podría dañar el mecanismo de ajuste.



- A. Regulador de precarga de muelle
- B. Regulador de la tensión de amortiguación de rebote

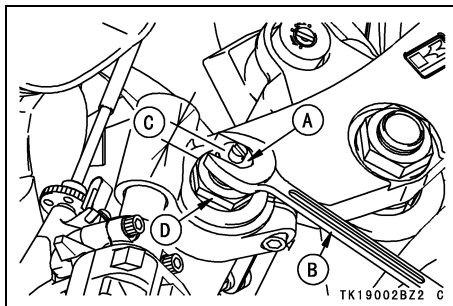


A. Regulador de tensión de amortiguación de compresión

Reglaje de precarga de muelle

- Gire los reguladores de precarga de muelle hacia el interior de la tuerca para aumentar la tensión del muelle y hacia fuera para reducirla utilizando la llave. El intervalo de ajuste se encuentra entre 4 ~ 19 mm (0,2 ~ 0,7 pulg.) desde la parte superior de cada regulador. Asegúrese de que los

dos reguladores queden colocados en la misma posición.



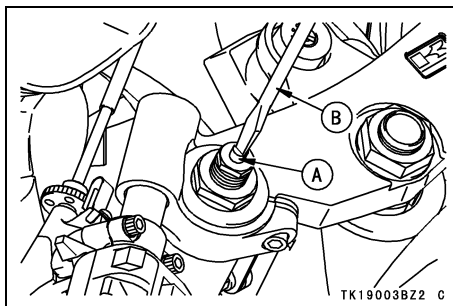
- A. Regulador de precarga de muelle**
- B. Llave**
- C. 4 ~ 19 mm (0,2 ~ 0,7 pulg.)**
- D. Tuerca**

Reglaje de tensión de la amortiguación de rebote

- Gire completamente el regulador de tensión de amortiguación de rebote hacia el interior del

regulador de precarga de muelle con un destornillador. Esto permite aumentar la tensión de amortiguación.

- Gire hacia fuera el regulador para reducir la tensión de amortiguación. Asegúrese de aplicar en los dos reguladores el mismo número de vueltas.



A. Regulador de la tensión de amortiguación de rebote

B. Destornillador

Reglaje de la tensión de amortiguación de compresión

- Gire el regulador de tensión de amortiguación de compresión totalmente hacia la derecha con un destornillador para aumentarla al máximo.
- Gire el regulador hacia la izquierda para reducir la tensión de amortiguación. Asegúrese de aplicar en los dos reguladores el mismo número de vueltas.



ADVERTENCIA

Si los reguladores de precarga de muelle y los de amortiguación de rebote y compresión no se ajustan en la misma medida, puede originarse una situación de inestabilidad y riesgo.

130 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

Las posiciones de ajuste estándar del regulador de precarga de muelle, de tensión de amortiguación de rebote y de compresión para un peso medio de 68 kg (150 libras) sin pasajero ni accesorios son las siguientes:

Regulador de precarga de muelle	17 mm (0,7 pulg.) desde la parte superior del regulador
Regulador de la tensión de amortiguación de rebote	7 clics
Regulador de tensión de amortiguación de compresión	Totalmente girado a la izquierda

*: hacia afuera desde la posición de ajuste original

Amortiguadores traseros

El amortiguador trasero puede ajustarse cambiando la tensión de precarga del muelle, así como la amortiguación de compresión y de rebote para que se adapte a las distintas condiciones de conducción y carga.

Antes de realizar ajustes, debe leer los siguientes procedimientos:

PRECAUCIÓN

No fuerce los ajustadores de fuerza de la amortiguación de compresión y de rebote más allá de la posición original, ya que podría dañar el mecanismo de ajuste.

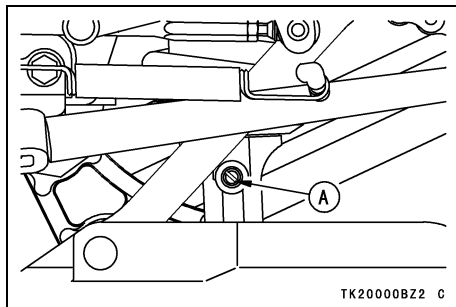
Reglaje de precarga de muelle

Es posible ajustar la tuerca de ajuste de muelle del amortiguador trasero.

Si el muelle parece demasiado suelto o demasiado tenso, pida a un distribuidor autorizado de Kawasaki que lo ajuste.

Reglaje de tensión de la amortiguación de rebote

El regulador de la tensión de amortiguación de rebote se encuentra situado en el extremo inferior del amortiguador trasero.



A. Regulador de la tensión de amortiguación de rebote

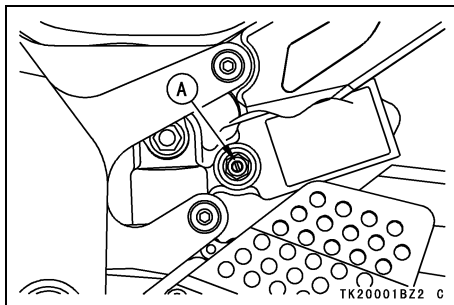
132 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

- Gire el regulador de tensión de amortiguación de rebote totalmente hacia la derecha con un destornillador para aumentarla al máximo.
- Gire el regulador hacia la izquierda para reducir la tensión de amortiguación.

Reglaje de la tensión de amortiguación de compresión

El regulador de la tensión de amortiguación de compresión está situado en el depósito que se encuentra en el extremo superior del amortiguador trasero.

- Gire el regulador de tensión de amortiguación de compresión totalmente hacia la derecha con un destornillador para aumentarla al máximo.



A. Regulador de tensión de amortiguación de compresión

- Gire el regulador hacia la izquierda para reducir la tensión de amortiguación.

Las posiciones de ajuste estándar de los reguladores de tensión de amortiguación de rebote y de compresión para un peso medio de 68 kg (150 libras) sin pasajero ni accesorios son las siguientes:

Regulador de la tensión de amortiguación de rebote	3 vueltas hacia afuera*
Regulador de tensión de amortiguación de compresión	2¼ vueltas hacia afuera*

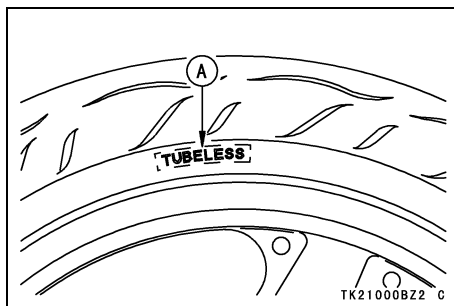
*: hacia afuera desde la posición de ajuste original

ADVERTENCIA

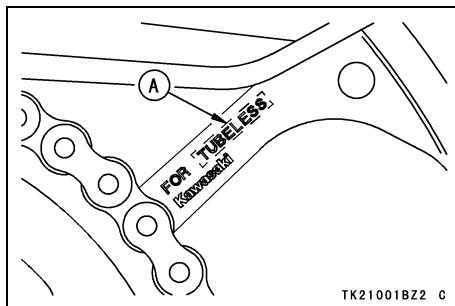
Esta unidad contiene gas nitrógeno de alta presión. La manipulación indebida puede provocar una explosión. Consulte el manual de servicio para obtener instrucciones. No la queme, perforo ni abra.

Ruedas

Las ruedas de esta motocicleta tienen neumáticos sin cámara. La indicación TUBELESS del neumático y la llanta muestran que el neumático y la llanta están especialmente diseñados para su uso sin cámara.



A. Marca TUBELESS



A. Marca TUBELESS

El neumático y la llanta forman una unidad a prueba de fugas gracias a la utilización de contactos herméticos entre los chaflanes de los neumáticos y los rebordes de las llantas en lugar de utilizar una cámara.

ADVERTENCIA

Los neumáticos, llantas y válvulas de aire de esta motocicleta están diseñados exclusivamente para ruedas sin cámara. Éstos deben sustituirse por los neumáticos, llantas y válvulas de aire recomendados.

No instale neumáticos con cámara en llantas para neumáticos sin cámara. Es posible que los talones no se ajusten bien a la llanta y los neumáticos se desinflen.

No coloque una cámara dentro de un neumático sin cámara. El calor excesivo que se acumula puede dañar la cámara y hacer que se desinfle el neumático.

Neumáticos

Carga útil y presión de los neumáticos

Si no se mantiene la presión adecuada o no se tienen en cuenta los límites de carga útil de los neumáticos, el rendimiento de la motocicleta puede verse afectado y provocar la pérdida del control. La carga adicional máxima recomendada es de 182 kg (401 lb), incluidos el conductor, pasajero, equipaje y accesorios.

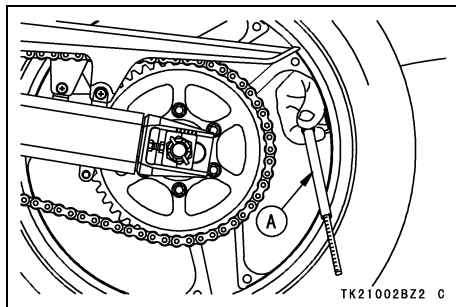
- Extraiga el tapón de la válvula de aire.
- Compruebe la presión del neumático utilizando un dispositivo preciso.
- Asegúrese de instalar firmemente el tapón de la válvula de aire.

NOTA

- *Mida la presión de los neumáticos cuando estén fríos (es decir, cuando la motocicleta no haya recorrido más*

de un kilómetro y medio (1 milla) durante las tres últimas horas).

- *La presión de los neumáticos se ve afectada por los cambios en la temperatura ambiente y la altitud, y es por esta razón por la que se debe comprobar y ajustar su presión cuando la conducción se ve influida por grandes variaciones de temperatura y altitud.*



A. Medidor de presión de los neumáticos

136 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

Presión de aire de los neumáticos (en frío):

Del.	290 kPa (2,9 kgf/cm ² , 42 psi)
Tras.	290 kPa (2,9 kgf/cm ² , 42 psi)

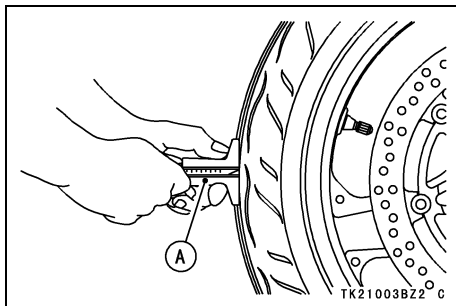
Desgaste y deterioro de los neumáticos

A medida que se desgasta el dibujo de los neumáticos, hay más posibilidades de que se pinchen o fallen. Se ha comprobado que el 90% de los fallos en neumáticos se producen durante el último 10% de vida útil del dibujo (90% de desgaste). Por tanto, es un falso ahorro y no resulta seguro utilizar los neumáticos hasta que se deterioren por completo.

- Mida la profundidad del dibujo con un medidor de profundidad según el gráfico de mantenimiento periódico y sustituya cualquier neumático cuya profundidad del dibujo no llegue al mínimo permitido.

Profundidad mínima del dibujo

Del.	_____	1 mm (0,04 pulg.)
Tras.	Menos de 130 km/h (80 mph)	2 mm (0,08 pulg.)
	Más de 130 km/h (80 mph)	3 mm (0,12 pulg.)



A. Medidor de profundidad de los neumáticos

- Compruebe que no haya grietas ni cortes en los neumáticos y sustitúyalos en caso de que se encuentren en mal estado. Las protuberancias indican daños internos y requieren la sustitución de los neumáticos.

- Extraiga cualquier piedra u otras partículas incrustadas en el dibujo.

NOTA

- *En la mayoría de los países existirá una normativa específica sobre la profundidad mínima exigida para el dibujo de los neumáticos; asegúrese de cumplirla.*
- *Inspeccione el equilibrado de las ruedas cuando se instale un nuevo neumático.*

**ADVERTENCIA**

Para garantizar la estabilidad, utilice solamente los neumáticos recomendados, inflados a la presión estándar.

Los neumáticos pinchados y recauchutados no tienen la misma resistencia que los neumáticos que no han sufrido daños. En las 24 horas siguientes a la reparación, no supere los 100 km/h (60 mph); no debe superar los 180 km/h (110 mph) en ningún momento con neumáticos recauchutados.

NOTA

- *Cuando conduzca en carreteras públicas, mantenga la velocidad máxima respetando las normas de tráfico.*

Neumático estándar (sin cámara)

Del.	Tamaño: 120/70ZR17 M/C (58 W) ☐ BRIDGESTONE "BT012F RADIAL F" ☐ DUNLOP "D208FJ"
Tras.	Tamaño: 200/50ZR17 M/C (75 W) ☐ BRIDGESTONE "BT012R RADIAL" ☐ DUNLOP "D208J"

**ADVERTENCIA**

Utilice neumáticos del mismo fabricante en ambas ruedas.

**ADVERTENCIA**

Unos neumáticos nuevos pueden resultar resbaladizos y originar una pérdida de control y daños graves.

Es necesario un período de rodaje de 160 km (100 millas) para estabilizar la tracción normal de los neumáticos. Durante el período de rodaje, evite el uso excesivo y repentino del acelerador y los frenos, así como los giros en ángulo reducido.

Batería

La batería instalada en esta motocicleta es del tipo hermético; por tanto, no es necesario comprobar el nivel de electrolito ni agregar agua destilada.

La cinta de sellado no debe extraerse una vez instalado el electrolito especificado en la batería para un uso inicial.

Sin embargo, para aprovechar al máximo la vida de la batería y asegurarse de que proporcionará la potencia necesaria para arrancar la motocicleta, debe mantenerse de forma adecuada la carga de la batería. Cuando se utiliza con regularidad, el sistema de carga de la motocicleta ayuda a que la batería se mantenga completamente cargada. Si utiliza la motocicleta únicamente de forma ocasional o durante períodos cortos de

140 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

tiempo, es más probable que la batería se descargue.

Debido a su composición interna, las baterías se descargan automáticamente de forma continuada. El índice de descarga depende del tipo de batería y de la temperatura ambiente. A medida que aumenta la temperatura, también lo hace el índice de descarga. Cada 15 °C (27 °F) se duplica el índice.

Los accesorios eléctricos, como los relojes digitales y la memoria del ordenador, también consumen corriente de la batería aunque la llave de contacto esté en posición de apagado. Si estos consumos con la "llave en posición de apagado" se combinan con altas temperaturas, una batería puede pasar de un estado de carga completa a la descarga completa en tan sólo unos días.

Descarga automática		
Temperatura	Número aproximado de días entre 100% cargada y 100% descargada	
	Plomo-antimonio	Plomo-cadmio
	Batería	Batería
40 °C (104 °F)	100 días	300 días
25 °C (77 °F)	200 días	600 días
0 °C (32 °F)	550 días	950 días

Drenaje de corriente		
Amperios de descarga	Días entre 100% cargada y 50% descargada	Días entre 100% cargada y 100% descargada
7 mA	60 días	119 días
10 mA	42 días	83 días
15 mA	28 días	56 días
20 mA	21 días	42 días
30 mA	14 días	28 días

En temperaturas extremadamente frías, el líquido de una batería cargada de forma inadecuada se puede congelar fácilmente, lo que provocaría que se rompiese el alojamiento y se doblasen las placas. Una batería completamente cargada puede

soportar temperaturas inferiores al nivel de congelación sin sufrir daños.

Sulfatación de la batería

Una causa habitual de fallo de la batería es la sulfatación.

Este fenómeno se produce cuando la batería se mantiene en un estado de descarga durante un tiempo prolongado. El sulfato es un subproducto normal de las reacciones químicas que se producen en una batería. Sin embargo, cuando la descarga continua permite que el sulfato cristalice en los vasos, las placas de la batería quedan dañadas de forma permanente y no mantienen la carga. El fallo de la batería debido a la sulfatación no está cubierto por la garantía.

Mantenimiento de la batería

Es responsabilidad del propietario conservar la batería totalmente

142 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

cargada. En caso contrario, puede producirse un fallo de la batería que le dejaría inmovilizado.

Si conduce el vehículo con poca frecuencia, inspeccione el voltaje de la batería cada semana con un voltímetro. Si la tensión cae por debajo de los 12,8 voltios, debe cargar la batería con un cargador adecuado (consulte con su distribuidor de Kawasaki). Si no va a utilizar la motocicleta durante un período superior a dos semanas, debe cargar la batería con un cargador adecuado. No utilice un cargador rápido de tipo automoción, ya que puede sobrecargar la batería y dañarla.

Los cargadores recomendados por Kawasaki son los siguientes:

OptiMate III

Cargador automático Yuasa de 1,5 Amp

Battery Mate 150–9

Si no están disponibles los cargadores anteriores, utilice uno equivalente.

Para obtener más información, póngase en contacto con su distribuidor de Kawasaki.

Carga de la batería

- Retire la batería de la motocicleta (consulte Extracción de la batería).
- Conecte los cables del cargador y cargue la batería a una velocidad que sea 1/10 de su capacidad. Por ejemplo, la velocidad de carga de una batería de 10 Ah sería de 1 amperio.
- El cargador mantendrá la batería totalmente cargada hasta que esté preparado para volver a instalarla en la motocicleta (consulte Instalación de la batería).

PRECAUCIÓN

No extraiga nunca la cinta de sellado, de lo contrario la batería puede resultar dañada.

No instale una batería convencional en esta motocicleta, ya que el sistema eléctrico no funcionará correctamente.

NOTA

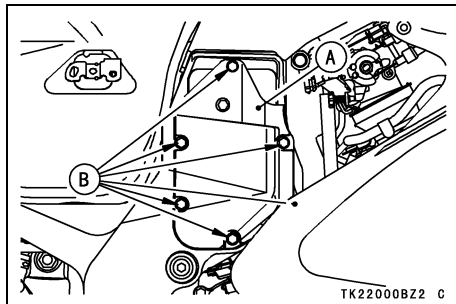
○ Si carga la batería hermética, tenga siempre en cuenta las instrucciones que aparecen en la etiqueta de la batería.

Extracción de la batería

- Coloque la llave de contacto en la posición OFF.
- Retire la cubierta del depósito de combustible y los asientos del conductor y del pasajero (consulte la

sección dedicada al filtro de aire de este capítulo).

- Retire los tornillos y la tapa del compartimento de la batería.



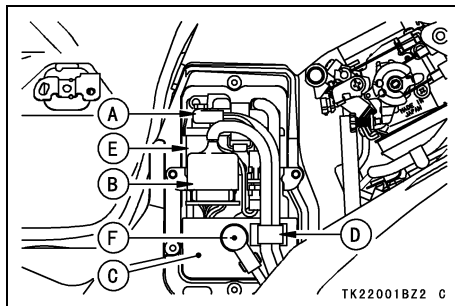
A. Tapa del compartimento de la batería

B. Tornillos

- Extraiga ligeramente la bandeja de la batería.
- Suelte los cables de la abrazadera de la bandeja.

144 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

- Suelte el conector de la abrazadera de la bandeja.



- | | |
|--------------------------|--------------------------------|
| A. Terminal (-) | D. Abrazadera |
| B. Conector | E. Batería |
| C. Bandeja de la batería | F. Cable del motor de arranque |

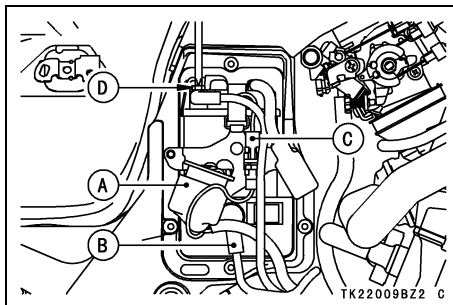
- Desconecte el cable del terminal (-) de la batería.

- Desconecte el cable del motor de arranque quitando la tuerca.
- Desenchufe el conector.
- Suelte el conector del terminal negativo (-) de la abrazadera de la bandeja de la batería.

PRECAUCIÓN

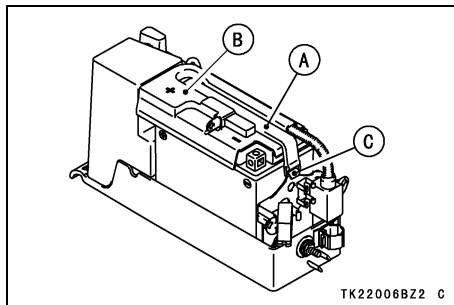
No desconecte los cables de la batería ni ninguna otra conexión eléctrica con el conmutador de encendido en la posición ON, ya que podría deteriorarse la unidad de control electrónica (ECU).

No invierta nunca las conexiones de la batería, pues podría dañarse la ECU.



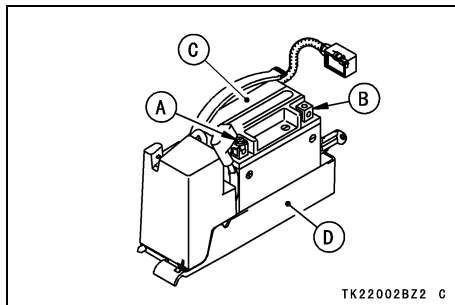
- A. Conector
- B. Cable del motor de arranque
- C. Conector del terminal (-)
- D. Terminal (-)

- Extraiga la bandeja y la batería de su compartimento.
- Desenganche la banda de goma y retire la tapa de la batería.



- A. Banda de goma
- B. Tapa de la batería
- C. Gancho

- Desconecte el cable del terminal (+) de la batería.



A. Terminal (+)

C. Batería

B. Terminal (-)

D. Bandeja de la
batería

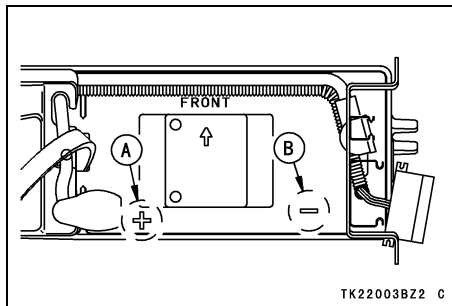
- Extraiga la batería de la bandeja.
- Limpie la batería con una solución de bicarbonato sódico y agua. Asegúrese de que las conexiones estén limpias.

Instalación de la batería

- Coloque la batería en la bandeja.

NOTA

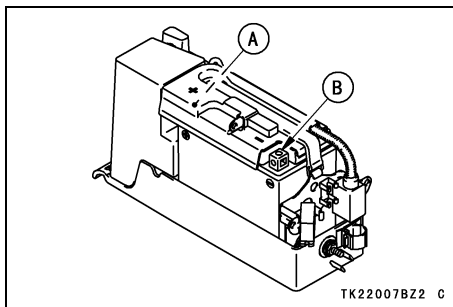
- En el fondo de la bandeja se encuentran los símbolos (+) y (-). Coloque el lado del terminal (+) de la batería sobre el símbolo (+) y el lado del terminal (-) sobre el símbolo (-).
- Instale la batería en el orden inverso al seguido en el procedimiento de extracción.



A. Símbolo (+)

B. Símbolo (-)

- Conecte el cable con tapa al terminal (+).
- Ponga una ligera capa de grasa en el terminal (+) para evitar la corrosión.
- Cubra el terminal (+) con la tapa de protección.
- Coloque la tapa de la batería, como se muestra en la figura.
- Sujete la tapa con la banda de goma.



A. Terminal (+)

B. Terminal (-)

- Inserte la bandeja y la batería en el compartimento correspondiente.
- Conecte el cable del motor de arranque a la bandeja de la batería y apriete la tuerca.
- Conecte el cable negro al terminal (-).
- Ponga una ligera capa de grasa en el terminal (-) para evitar la corrosión.
- Conecte el conector y coloque la funda de goma sobre el mismo.
- Coloque ambos conectores en sus abrazaderas correspondientes.

NOTA

- Las agujas del velocímetro y el tacómetro apuntarán unos instantes a las últimas lecturas al instalar la batería. Si se suelta el conector de la batería mientras las agujas están en movimiento, se detendrán

a medio camino, pero volverán a su posición cuando vuelva a conectarse el terminal de la batería.

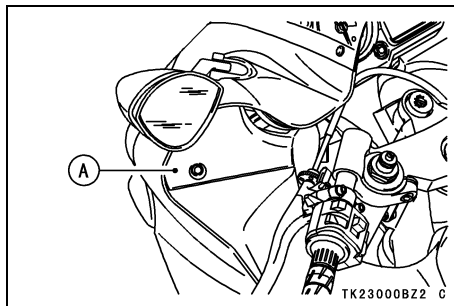
- Inserte la bandeja y la batería en la parte inferior del compartimento de la batería.
- Vuelva a instalar las piezas extraídas.
- Asegúrese de que la tapa del compartimento de la batería quede bien colocada.

Haz del faro delantero

Reglaje horizontal

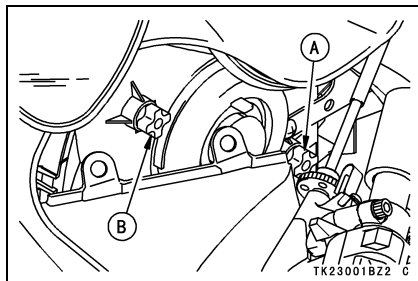
El haz del faro se puede ajustar horizontalmente. Si no se ajusta correctamente, el haz apuntará hacia un lado en lugar de tener una dirección recta.

- Extraiga las cubiertas internas superiores izquierda y derecha (consulte la sección dedicada al sistema de control del acelerador de este capítulo).



A. Cubierta superior interna

- Gire el regulador horizontal hacia dentro o hacia fuera hasta que el haz apunte en dirección recta.



A. Regulador horizontal

B. Regulador vertical

Reglaje vertical

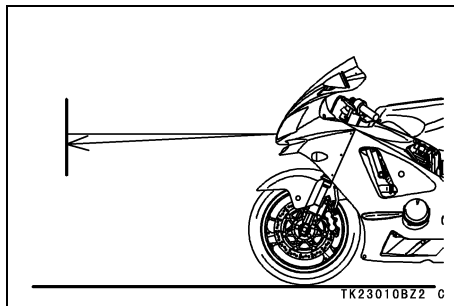
El haz de los faros se puede ajustar verticalmente. Si se ajusta demasiado bajo, ni la luz larga ni la corta iluminará la carretera lo suficiente. Si se ajusta demasiado alto, las luces altas no iluminarán lo que está más cerca y las luces bajas cegarán a los conductores que se aproximen.

150 MANTENIMIENTO Y REGLAJE

- Gire el regulador vertical hacia fuera o hacia dentro para ajustar el faro delantero verticalmente.

NOTA

- Con la luz larga, el punto más brillante debe encontrarse ligeramente por debajo de la horizontal de la motocicleta con el conductor sentado. Ajuste el faro delantero con el ángulo adecuado según las normativas locales.

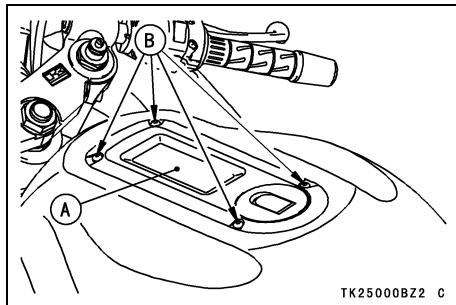


Fusibles

Los fusibles se encuentran en la caja de conexiones situada debajo del panel del depósito de combustible. El fusible de la ECU también se encuentra debajo del panel del depósito de combustible. Los fusibles principal y de faro delantero se encuentran en el relé del motor de arranque a la izquierda de la batería. Si un fusible falla cuando se está en marcha, compruebe el sistema eléctrico para determinar la causa y sustitúyalo por uno nuevo.

Extracción de un fusible de la caja de conexiones

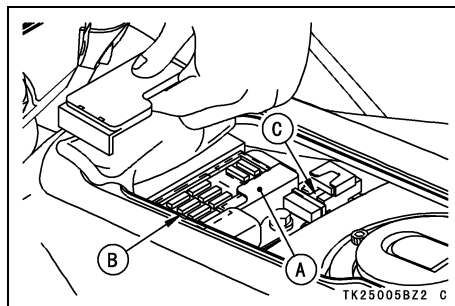
- Retire el tornillo y el panel del depósito de combustible.



A. Panel del depósito de combustible

B. Tornillos

- Abra la cubierta de goma y la tapa de la caja de conexiones.



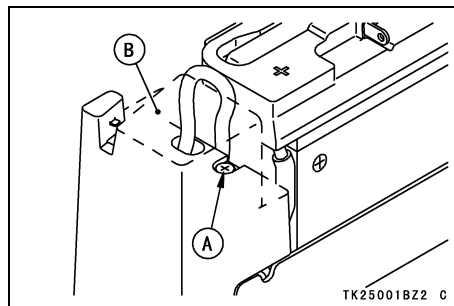
A. Caja de conexiones

B. Fusibles

C. Fusible de la ECU

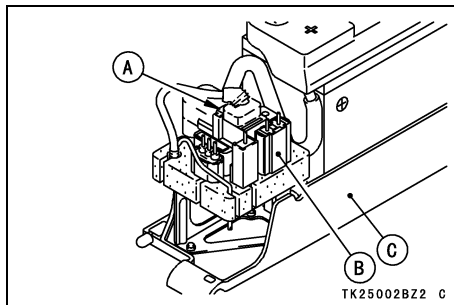
Extracción del fusible principal

- Extraiga la bandeja y la batería.
(consulte la sección sobre la batería en este capítulo.)
- Retire el tornillo y la cubierta.



A. Tornillo

B. Cubierta



A. Fusible principal
B. Fusible del faro
delantero

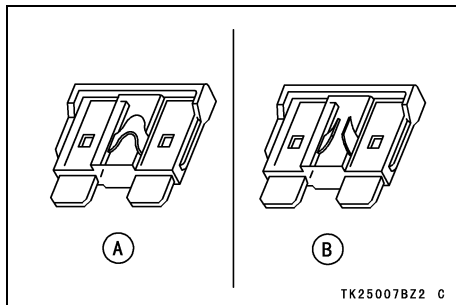
C. Bandeja de la
batería

TK25002BZ2 C



ADVERTENCIA

No utilice cualquier sustituto para el fusible estándar. Sustituya el fusible fundido por uno nuevo de la capacidad correcta, tal y como se especifica en la caja de conexiones y en el fusible principal.

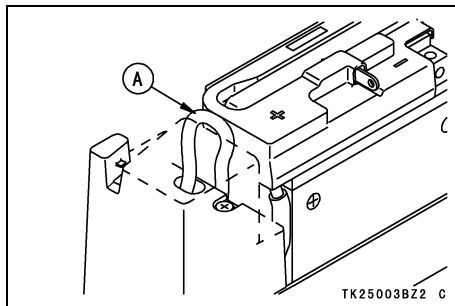


A. Normal
B. Defectuoso

TK25007BZ2 C

NOTA

○ Asegúrese de que el cable (+) de la batería esté colocado como se muestra en la figura.



**A. Cable (+) de la
batería**

Limpieza de la motocicleta

Precauciones generales

Un cuidado frecuente y adecuado de la motocicleta Kawasaki mejorará su aspecto, optimizará el rendimiento general y prolongará su vida. Cubrir la motocicleta con una funda transpirable de buena calidad ayudará a proteger su acabado contra los rayos UV dañinos y los agentes contaminantes, y reducirá la cantidad de polvo que puede ensuciar la superficie.

- Asegúrese de que el motor y el tubo de escape están fríos antes del lavado.
- Evite aplicar desengrasante en juntas y retenes, pastillas del freno y neumáticos.
- Utilice siempre cera y limpiadores o abrillantadores no abrasivos.
- Evite productos químicos fuertes, disolventes, detergentes y productos

de limpieza del hogar como limpiacristales con amoníaco.

- La gasolina, el líquido de frenos y el refrigerante dañarán el acabado de superficies pintadas y plásticas; lávelas inmediatamente.
- Evite el uso de cepillos de alambre, estropajos de acero y otros paños o cepillos abrasivos.
- Tenga cuidado al lavar el parabrisas, la cubierta del faro delantero y otras piezas de plástico ya que pueden rayarse fácilmente.
- Evite los sistemas de lavado a presión; el agua puede penetrar en los sellados y en los componentes eléctricos y dañar la motocicleta.
- Evite derramar agua en áreas delicadas como conductos de admisión de aire, sistema de combustible, componentes del freno, componentes eléctricos, salidas del

silenciador de escape y aberturas del depósito de combustible.

Lavado de la motocicleta

- Enjuague la moto con agua fría con una manguera para quitar la suciedad que esté suelta.
- Mezcle un detergente neutro (diseñado para motocicletas y automóviles) con agua en un cubo. Utilice un paño o una esponja suave para lavar la motocicleta. Si fuera necesario, utilice un desengrasante suave para eliminar acumulaciones de grasa o de aceite.
- Tras el lavado, aclare la motocicleta completamente con agua limpia para eliminar cualquier residuo (los restos de detergente pueden dañar piezas de la motocicleta).
- Utilice un paño suave para secar la motocicleta. Al secarla, compruebe si hay partes desconchadas o

rayadas. No deje que el agua se seque al aire ya que podría dañar las superficies pintadas.

- Arranque el motor y déjelo varios minutos a ralentí. El calor del motor ayudará a secar las áreas húmedas.
- Conduzca la motocicleta con cuidado a una velocidad lenta y utilice los frenos varias veces. Esto ayuda a secar los frenos y recupera el rendimiento normal.
- Lubrique la cadena de transmisión para evitar la oxidación.

NOTA

- *Después de conducir en carreteras con sal o cercanas al mar, lave inmediatamente la motocicleta con agua fría. No utilice agua caliente, ya*

que acelera la reacción química de la sal. Después del secado, aplique un aerosol anticorrosivo en todas las superficies metálicas y cromadas para evitar la corrosión.

Superficies pintadas

Después de lavar la motocicleta, aplique a las superficies pintadas, tanto metálicas como plásticas, una cera para motocicletas o automóviles de las que pueden adquirirse en comercios especializados. La cera debe aplicarse una vez cada tres meses o según lo requieran las condiciones. Evite las superficies con acabados “satinados” o “sin brillo”. Utilice siempre productos no abrasivos y aplíquelos de acuerdo con las instrucciones del recipiente.

Parabrisas y otras piezas de plástico

Tras el lavado utilice un paño suave para secar las piezas de plástico. Una vez secas, aplique un producto limpiador o abrillantador aprobado a los parabrisas, faros y otras piezas de plástico sin pintar.

PRECAUCIÓN

Las piezas de plástico pueden deteriorarse y romperse si entran en contacto con sustancias químicas o productos de limpieza del hogar como gasolina, líquido de frenos, limpiacristales, agentes bloqueadores de roscas u otros productos químicos fuertes. Si una pieza de plástico entra en contacto con una sustancia química fuerte, lávela inmediatamente con agua y un detergente neutro suave y compruebe si se han producido daños. Evite el uso de estropajos o cepillos abrasivos para limpiar las piezas de plástico ya que dañarán el acabado de la pieza.

Cromo y aluminio

Las piezas de cromo y aluminio sin revestimiento pueden tratarse con un abrillantador de cromo o aluminio. El aluminio con revestimiento debe lavarse con un detergente neutro suave y es necesario utilizar un abrillantador en aerosol para el acabado. Las llantas de aluminio, tanto pintadas como sin pintar, pueden limpiarse con limpiadores especiales para llantas sin ácido en aerosol.

Cuero, vinilo y goma

Si la motocicleta tiene accesorios de cuero, debe tener especial cuidado. Utilice un tratamiento o limpiador de cuero para limpiar y cuidar los accesorios de cuero. Lavar las piezas de cuero con detergente y agua las dañará y reducirá su duración.

Las piezas de vinilo deben lavarse con el resto de la motocicleta y se les debe aplicar posteriormente un tratamiento para vinilo.

Los laterales de los neumáticos y el resto de los componentes de goma deben tratarse con un protector para goma para prolongar su duración.



ADVERTENCIA

Debe tener especial cuidado para no aplicar protector para goma al dibujo de la superficie de rodamiento. Esto puede reducir la capacidad de contacto del neumático con la superficie de la carretera, lo que supondría la pérdida de control del piloto.

ALMACENAMIENTO

Preparación para el almacenamiento:

- Limpie el vehículo completamente.
- Mantenga el motor en funcionamiento durante cinco minutos para que se caliente el aceite, apáguelo y extraiga el aceite del motor.

ADVERTENCIA

El aceite del motor es una sustancia tóxica. Deshágase del aceite utilizado de la forma más adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para obtener información sobre los métodos autorizados de eliminación de residuos o el posible reciclaje.

- Ponga aceite de motor nuevo.
- Vacíe el combustible del depósito con una bomba o con un sifón.

 ADVERTENCIA

La gasolina es extremadamente inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones. Coloque la llave de contacto en la posición OFF. No fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y libre de riesgos de llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con llama de encendido.

La gasolina es una sustancia tóxica. Deshágase de ella de la forma adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para obtener información sobre los métodos autorizados de eliminación de residuos.

- Vacíe el sistema de combustible haciendo funcionar el motor a ralentí hasta que se cale el motor. (Si el combustible se queda dentro durante un período de tiempo prolongado, podría obturar el sistema de combustible.)
- Reduzca la presión de los neumáticos un 20%.
- Deje la motocicleta sobre una caja o soporte de forma que las ruedas no estén apoyadas en el suelo. (Si esto no es posible, coloque cartones debajo de cada rueda para evitar la humedad en la goma de los neumáticos.)
- Aplique aceite a todas las superficies metálicas sin pintar para evitar que se oxiden. Evite aplicar aceite a las piezas de goma o los frenos.
- Lubrique la cadena de transmisión y todos los cables.

- Extraiga la batería y guárdela donde no esté expuesta a la luz directa, humedad o temperaturas bajo cero. Durante el tiempo de almacenamiento debe realizar una carga lenta (un amperio o menos) una vez al mes. Mantenga la batería bien cargada especialmente durante la estación fría.
- Ate bolsas de plástico al silenciador de escape para evitar que entre humedad.
- Cubra la motocicleta con una funda de protección para evitar que acumule polvo y suciedad.

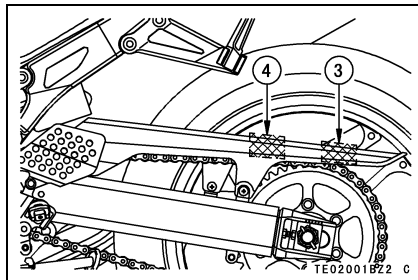
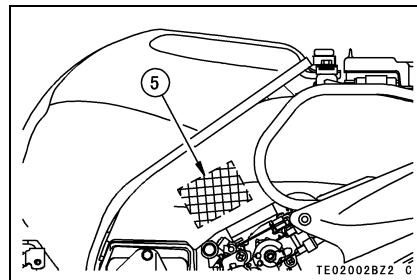
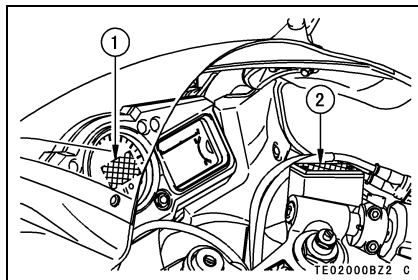
Preparación tras el almacenamiento:

- Retire las bolsas de plástico del silenciador de escape.
- Instale la batería en la motocicleta y cárguela si es necesario.
- Rellene el depósito de combustible.
- Compruebe todos los puntos que se indican en la sección Comprobaciones diarias de seguridad.
- Lubrique las palancas, tornillos y tuercas.

PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

Para proteger nuestro entorno, deshágase de forma adecuada de las baterías usadas, neumáticos, aceite del motor u otros componentes del vehículo. Consulte con un distribuidor autorizado de Kawasaki o una agencia medioambiental local para obtener información sobre los métodos de eliminación de residuos.

UBICACIÓN DE ETIQUETAS

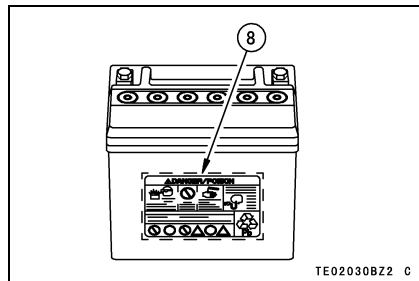
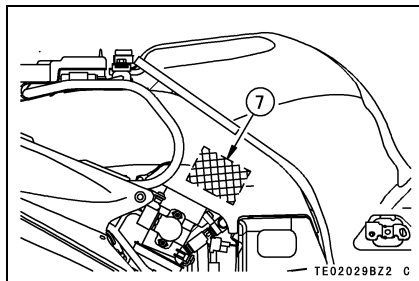
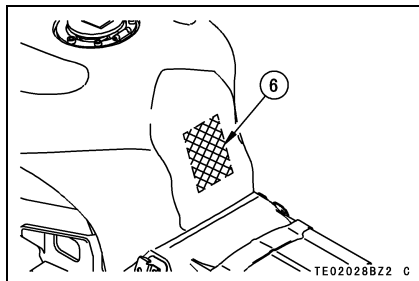


- *1. Precaución para el rodaje
- 2. Líquido de frenos (delanteros)
- **3. Información sobre neumáticos y carga
- 4. Información importante sobre la cadena de transmisión
- *5. Información sobre el control de las emisiones del vehículo

*: sólo en el modelo para EE.UU.

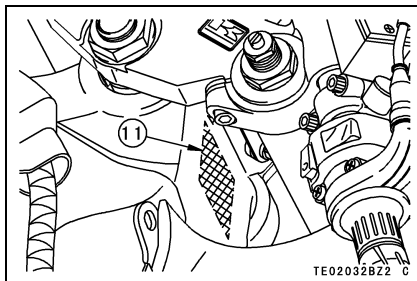
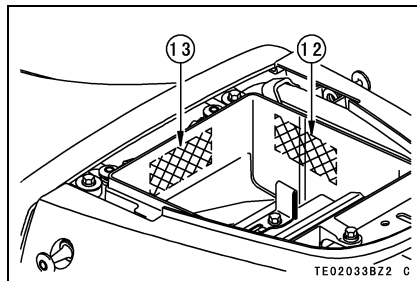
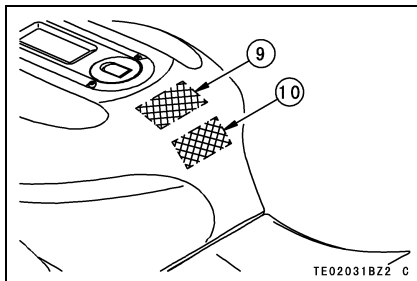
** : solamente en el modelo para Australia y Malasia

164 UBICACIÓN DE ETIQUETAS



- *6. Diagrama de colocación de los manguitos de vaciado**
- ***7. Información sobre prueba de ruidos**
- 8. Advertencia sobre la batería**

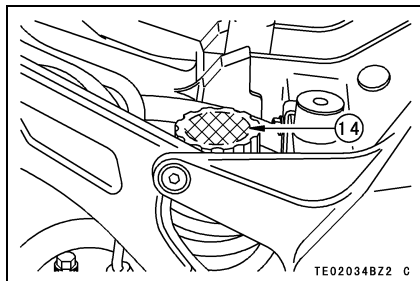
***: sólo en el modelo para EE.UU.**
*****: sólo en modelo australiano**



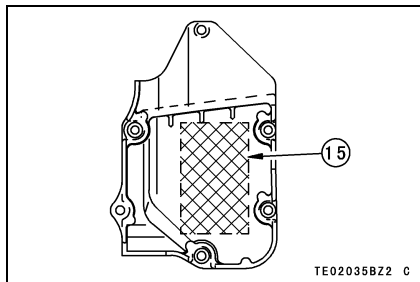
- 9. Gasolina sin plomo
- 10. Precaución con el combustible
- *11. Peso y fabricación
- 12. Aceite de motor y filtro
- 13. Comprobaciones diarias de seguridad

*: sólo en el modelo para EE.UU.

166 UBICACIÓN DE ETIQUETAS



- 14. Líquido de frenos (traseros)
- 15. Etiqueta de arranque mediante puente



(1)

BREAK-IN CAUTION

To ensure proper vehicle performance, do not exceed the break-in limits shown on this tachometer.

0-500	mile	} 4,000 rpm
0-800	km	
500-1,000	mile	} 6,000 rpm
800-1,600	km	

TE03105B S

(2)

UTILIZAR ÚNICAMENTE LÍQUIDO
DE FRENOS DOT4 DE UN
RECIPIENTE PRECINTADO.
LIMPIAR EL TAPÓN DE LLENADO
ANTES DE RETIRARLO.

--- ADVERTENCIA ---

TE03104BN9 C

168 UBICACIÓN DE ETIQUETAS

(3)

TIRE AND LOAD DATA				
The stability and handling characteristics of this motorcycle could become unsafe by the use of improper tire inflation pressures, worn tires, unsuitable replacement tires, or overloading. When tire tread wears down to the limit, replace the tire with only the standard tire. Maintain the inflation pressure specified.				
	Air Pressure (Cold)	Size & Make Type (Tubeless Tire)		Minimum Tread Depth
Front	Up to 182 kg Load (401 lbs)	290 kPa (2.90 kgf/cm ² , 42 psi)	BRIDGESTONE 120/70ZR17W/C (58W) BT012F RADIAL F	DUNLOP 120/70ZR17W/C (58W) D208FJ
Rear		290 kPa (2.90 kgf/cm ² , 42 psi)	BRIDGESTONE 200/50ZR17W/C (75W) BT012R RADIAL	DUNLOP 200/50ZR17W/C (75W) D208J
				Up to 130 km/h (80 MPH) 2mm (0.08 in) Over 130 km/h (80 MPH) 3mm (0.12 in)

TE03118BN8 C

(4)

INFORMACIÓN IMPORTANTE SOBRE LA CADENA DE TRANSMISIÓN
Para evitar un accidente o daños en la motocicleta, la cadena de transmisión debe mantenerse de forma adecuada. Debe lubricarse cada 600 km (400 mi) y ajustarse con la frecuencia necesaria para mantener la holgura de la cadena en unos 25-35 mm (1,0-1,4 pulg.) medidos entre los piñones de la cadena inferior con la motocicleta sobre el soporte central. La cadena estándar es DAIDO DID50ZVM3 con una vida estimada de 15.000-45.000 km (9.400-28.000 mi), dependiendo de la severidad del uso, la frecuencia de la lubricación y el ajuste. Por seguridad, sustituya la cadena únicamente por una cadena estándar cuando sufra un desgaste de más de 323 mm (12,7 pulg.), medidos sobre una parte tensada de 20 eslabones a los que se ha aplicado una tensión de 98 N (10 kgf, 20 lbf). Consulte el manual del propietario para obtener información sobre la cadena.

TE03119BN8 C

(5)

VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION

ENGINE FAMILY CODE -----

MODEL(S) -----

EXHAUST EMISSION CONTROL SYSTEM -----

DISPLACEMENT -----

TUNE UP SPECIFICATIONS

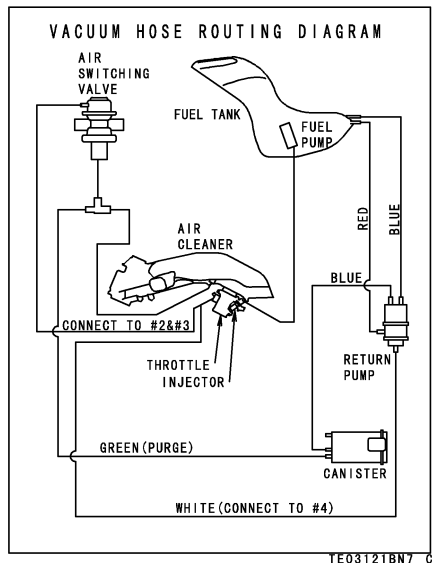
IGNITION TIMING	10° BTDC AT 1000 RPM
IDLE SPEED	1000 ± 50 RPM IN NEUTRAL
IDLE AIR FUEL MIXTURE SETTING	NO ADJUSTMENT
VALVE CLEARANCE (ENGINE COLD)	INTAKE : 0.15-0.24 MM (0.0059-0.0094 IN) EXHAUST : 0.22-0.31 MM (0.0087-0.0122 IN)
SPARK PLUG	CR9EKPA (NGK) SPARK PLUG GAP : 0.7-0.9 MM (0.028-0.035 IN)
FUEL	GASOLINE WITH RESEARCH OCTANE NO. (RON) 95 MIN.
ENGINE OIL	SERVICE RATING : API SE, SF OR SG API SH OR SJ WITH JASO MA VISCOSITY : SAE 10W-40 SEE THE OWNER'S MANUAL FOR ENGINE OIL INFORMATION.

THIS VEHICLE CONFORMS TO USEPA REGULATIONS
 APPLICABLE TO [XXX] MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES.
 KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.



170 UBICACIÓN DE ETIQUETAS

(6)



(7)

STATIONARY NOISE TEST INFORMATION

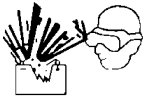
TESTED 98.0 dB(A) AT 5250 r/min

SILENCING SYSTEM : KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.

IDENTIFICATION : K400

TE03316BN9 C

(8)

⚠ PELIGRO / TÓXICO			
 PROTEJA LOS OJOS GASES EXPLOSIVOS PUEDEN PROVOCAR CEGUERA O LESIONES	 NO • CHISPAS • LLAMAS • HUMO	 ÁCIDO SULFÚRICO PUEDA PROVOCAR CEGUERA O QUEMADURAS GRAVES	LAVE INMEDIATAMENTE LOS OJOS CON AGUA  CONSULTE RÁPIDAMENTE A UN MÉDICO
MANTENER ALEJADO DE LOS NIÑOS			 RECICLABLE Pb
     			

172 UBICACIÓN DE ETIQUETAS

(9)



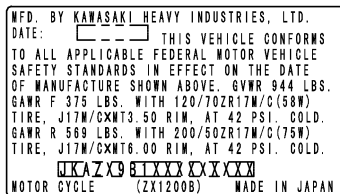
TE03123BN9 C

(10)



TE03124BN9 C

(11)



TE03130BN9 C

(12)

ACEITE DEL MOTOR Y FILTRO DE ACEITE

Cambio de aceite del motor -- cuando no se quita el filtro: 2,5 litros (2,6 cuartos de galón americano)
cuando se quita el filtro: 2,8 litros (3 cuartos de galón americano)

Tipo de aceite del motor: API SE, SF o SG
API SH o SJ con JASO MA
SAE 10W-40

Consulte el Manual del propietario para obtener información sobre el filtro y el aceite del motor y los intervalos de cambio.

TE03126BN8 C

(13)

Kawasaki

COMPROBACIONES DIARIAS DE SEGURIDAD

El manillar no está suelto

Holgura de la palanca
del embrague correcta,
se suelta bien, no resbala

Las luces funcionan

Los intermitentes funcionan

La dirección gira bien
pero no tiene holgura

El motor no emite
ruidos anormales

El claxon funciona
No hay fugas de refrigerante,
nivel de refrigerante entre
líneas de nivel

Nivel de aceite del
motor correcto

Neumáticos en buenas condiciones,
desgaste en el límite de servicio,
presión de aire correcta

Ajuste del retrovisor

Holgura de la
palanca del freno
correcta, líquido
a nivel, sin fugas

Combustible en depósito

Holgura correcta
del acelerador

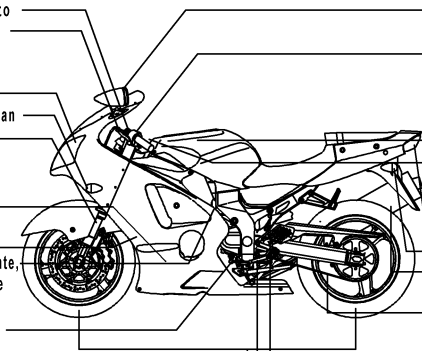
Las luces de freno y
traseras funcionan

Los intermitentes funcionan

El tubo de escape no
emite ruidos anormales

Cadena en buenas condiciones
con la holgura suficiente,
engrase en caso necesario

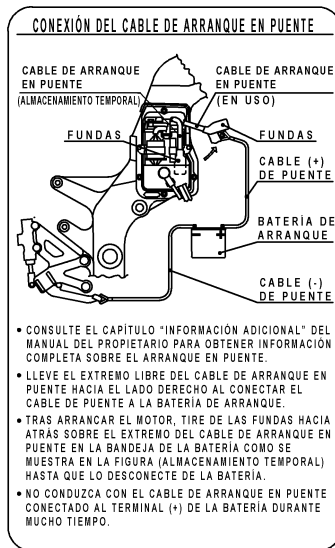
Holgura del pedal del
freno correcta, líquido a
nivel, sin fugas



(14)



(15)



ZX1200B6F



99972-1092



KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Consumer Products & Machinery Company

Part No 99972-1092

ES